Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 235

Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410

Rapport d'enquête et d'audience publique

Janvier 2007

Québec

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
ISBN 978-2-550-48774-6 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-48775-3 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 5 janvier 2007

Monsieur Claude Béchard
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

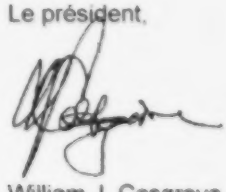
J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410.

Ce mandat, qui s'est déroulé du 5 septembre 2006 au 5 janvier 2007, était sous la responsabilité de M^{me} Lucie Bigué, secondée par M. Jacques Pelletier ayant agi à titre de commissaire.

La commission conclut que le tracé proposé par le promoteur est approprié, sauf dans sa partie ouest où la commission propose un déplacement du tracé vers le nord afin de réduire l'impact sur une entreprise agricole et améliorer l'accès à l'Université de Sherbrooke.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,



William J. Cosgrove

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 3 janvier 2007

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique portant sur le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410.

À la lumière de la consultation publique et de son analyse, la commission conclut que le tracé proposé par le promoteur est approprié, sauf dans sa partie ouest où l'empiètement sur une entreprise agricole devrait être réduit de façon à en assurer la viabilité. À cette fin, la commission propose de déplacer le tronçon A-nord vers le nord et de substituer l'échangeur prévu à la route 216 par un échangeur au chemin Dunant donnant accès, du côté est, à l'Université de Sherbrooke.

En plus de permettre un nouvel accès à cette institution universitaire, la commission estime que cette modification répondrait davantage aux besoins du milieu en assurant notamment la quiétude des riverains de certaines artères locales ainsi qu'une meilleure desserte des carrières environnantes.

Au nom de la commission, je tiens à souligner la grande collaboration de l'ensemble des participants à l'audience publique. Je désire également exprimer ma reconnaissance aux

...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

membres de l'équipe qui ont accompagné la commission au cours des travaux pour leur enthousiasme et leur empressement continuel à servir le public.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente de la commission,

Lucie Bigué

Lucie Bigué

Table des matières

Les avis et les constats ix

Introduction 1

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants 5

La raison d'être du projet 5
Une voie de contournement attendue 5
Des solutions de remplacement 6

Le secteur ouest 7
Des quartiers résidentiels perturbés 7
Un espace agricole menacé 9
Les autres variantes 10

Le secteur est 11
Le quartier View Point 11
L'Université Bishop 11

D'autres préoccupations 12

Chapitre 2 Le contexte et la raison d'être du projet 13

Le contexte d'insertion du projet 13
L'historique du projet 14

Les orientations d'aménagement 15

Les conditions de circulation 17

Chapitre 3 L'examen du projet 21

Le secteur ouest 21
La variante B-sud 22
Le tracé préférentiel du promoteur, A-nord 26
Le tracé 99-A 29
En résumé 32

Le secteur centre 33
La circulation sur le chemin Bel-Horizon 33

L'augmentation de la circulation sur la rue Belvédère Sud 36

Le secteur est 38

Le tracé et les travaux projetés 38

Les répercussions anticipées 41

Conclusion 49

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 51

Annexe 2 La documentation 61

Figure 1 Le projet et son milieu d'insertion 3

Figure 2 Les tracés étudiés et la variante privilégiée par le promoteur dans le secteur ouest 23

Figure 3 Les variantes de tracé et les travaux projetés dans le secteur est 39

Figure 4 Comparaison entre un carrefour giratoire et une intersection en croix 46

Les avis et les constats

Dans son rapport, la commission formule un certain nombre d'avis et de constats qui découlent de son analyse, lesquels sont regroupés ci-dessous. Le lecteur doit cependant se référer au contexte dans lequel ils s'inscrivent pour en saisir pleinement la signification et la portée.

La raison d'être du projet

La commission constate que la construction d'une voie de contournement au sud de l'agglomération de Sherbrooke, à partir de l'autoroute 410, constitue le reflet d'une volonté exprimée à maintes reprises par le milieu municipal depuis de nombreuses années, et qu'elle concorde avec la planification du réseau routier du ministère des Transports. → p. **16**

La commission constate que les débits de circulation sont très élevés sur certains tronçons, notamment sur l'autoroute 410 et le boulevard de l'Université. Par ailleurs, sept intersections au sud de l'agglomération de Sherbrooke ont connu un taux d'accidents supérieur au taux moyen québécois entre 2001 et 2005, la plus problématique étant celle des rues Queen et College, dans le noyau urbanisé de Lennoxville. → p. **19**

Avis 1 — La commission est d'avis que la réalisation d'une voie de contournement au sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 offrirait des avantages sur le plan de la sécurité routière et pourrait améliorer la qualité de vie des résidants de Lennoxville. → p. **19**

Avis 2 — La commission est d'avis que l'intention du ministère des Transports d'aménager la voie de contournement au sud de l'agglomération de Sherbrooke selon une configuration réduite, soit deux voies contiguës sur plus de la moitié du parcours et un nombre réduit d'échangeurs, risque d'en réduire l'efficacité sur le plan de la circulation routière et d'en diminuer le pouvoir attractif. → p. **19**

Le secteur ouest

La variante B-sud

Avis 3 — La commission est d'avis que la variante B-sud ne devrait pas être retenue en raison de l'importance des répercussions sur le milieu humain et de sa faible contribution à l'amélioration des conditions de la circulation routière du secteur ouest, au regard de la desserte du campus de l'Université de Sherbrooke. → p. **25**

La variante A-nord

La commission constate que la variante A-nord privilégiée par le ministère des Transports occasionnerait la perte de superficies cultivables qui compromettrait la survie économique de la Ferme Sainte-Catherine enr., pourtant considérée comme un actif important du patrimoine agricole local. → p. **28**

Avis 4 — La commission est d'avis que le tracé A-nord ne serait acceptable que si l'empiètement sur la Ferme Sainte-Catherine enr. était réduit de façon à assurer la viabilité de l'entreprise. → p. **29**

Le tracé 99-A

La commission constate que le tracé 99-A comporte deux impacts majeurs. Il nécessiterait un empiètement important sur le campus de l'Université de Sherbrooke et menacerait le cadre de vie monacal de la communauté de Mariannhill. → p. **31**

La commission constate que l'accès au campus de l'Université de Sherbrooke via un éventuel échangeur à la route 216, n'aurait pas l'effet réducteur nécessaire à l'amélioration significative des conditions de circulation actuellement observables à l'entrée du campus universitaire. → p. **32**

La commission constate qu'un échangeur au chemin Dunant faciliterait l'aménagement d'un accès est à l'Université de Sherbrooke. → p. **32**

En résumé

La commission constate qu'aucun des tracés considérés dans le secteur ouest n'est libre d'inconvénients et que la réalisation de la voie de contournement sud entraînerait des répercussions sur le milieu humain. → p. **33**

Avis 5 — Compte tenu des objectifs de contournement routier, de maintien de la qualité de vie, de viabilité économique et d'accès au campus de l'Université de Sherbrooke, la commission est d'avis que, dans le secteur ouest : 1) le tracé A-nord serait à privilégier seulement s'il pouvait être déplacé vers le nord à la hauteur de la Ferme Sainte-Catherine enr., en concertation avec le Collège du Mont-Sainte-Anne, et s'il comportait un échangeur au chemin Dunant donnant accès, du côté est, à l'Université de Sherbrooke ; 2) le tracé 99-A pourrait être étudié en profondeur et faire l'objet d'un projet concerté entre le ministère des Transports et la Communauté des missionnaires de Mariannhill, l'Université de Sherbrooke et la Ville de Sherbrooke si le tracé A-nord ne pouvait être modifié ; 3) le tracé B-sud ne devrait pas être retenu. → p. **33**

Le secteur centre

Le chemin Bel-Horizon

La commission constate qu'il y aurait une diminution importante du débit sur le chemin Bel-Horizon à la suite de la réalisation de la voie de contournement projetée. Toutefois, cette réduction ne serait vraisemblablement pas aussi importante que le prévoit le ministère des Transports en raison de la suppression de l'échangeur au chemin Dunant, et le pourcentage de véhicules lourds passerait de 14 % à 24 %. → p. **36**

Avis 6 — La commission est d'avis que la construction d'un échangeur à l'intersection du chemin Dunant, tel que cela avait été planifié avant juin 2006 dans le cadre du projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410, permettrait de régler davantage les problèmes liés à la circulation de transit sur le chemin Bel-Horizon et améliorerait l'accès à l'autoroute pour les utilisateurs de la carrière Bel-Horizon. → p. **36**

La rue Belvédère Sud

La commission constate que l'augmentation considérable de circulation prévue sur la rue Belvédère Sud, à la suite de la réalisation de la voie de contournement projetée qui ne comporte pas d'échangeur au chemin Dunant, aurait des conséquences importantes sur la sécurité et la qualité de vie des automobilistes et des riverains de cette artère. → p. **38**

La commission constate que la Ville de Sherbrooke a exprimé des doutes quant à la faisabilité des mesures d'atténuation visant à réduire les impacts de l'augmentation du trafic sur la rue Belvédère Sud à la suite de la réalisation de la voie de contournement projetée. → p. **38**

Avis 7 — Considérant l'importance de l'impact anticipé sur la rue Belvédère Sud à la suite de la réalisation de la voie de contournement projetée, et en raison des incertitudes relatives à la faisabilité des mesures d'atténuation envisagées par la Ville de Sherbrooke pour réduire les impacts de l'augmentation importante de circulation, la commission est d'avis que le ministère des Transports devrait reconsidérer la construction d'un échangeur à la hauteur du chemin Dunant. → p. **38**

Le secteur est

La commission constate que le projet de contournement pourrait avoir des répercussions importantes à l'égard du Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc. Elle note cependant que des discussions sont amorcées à ce sujet entre le ministère des Transports et Agriculture et Agroalimentaire Canada. → p. **43**

Avis 8 — La commission estime que le passage cyclopiétonnier prévu à la hauteur du chemin Glenday, à l'extrémité est du carrefour giratoire, poserait un risque non négligeable pour la sécurité de ses usagers. → p. **44**

Avis 9 — La commission est d'avis qu'un passage sous les quatre voies de la future route 108 constituerait, autant pour les piétons que les cyclistes, un lien sûr entre les secteurs nord et sud de la voie de contournement à la hauteur du chemin Glenday. Elle estime toutefois que ce seul lien ne permettrait pas un accès facile au chemin de terre menant à l'Université Bishop. → p. **44**

Avis 10 — La commission est d'avis, au regard des besoins de la collectivité et de la qualité de vie des résidants du quartier View Point notamment, que le ministère des Transports devrait assurer la continuité du lien cyclopiétonnier actuel en élaborant, en consultation avec les intervenants concernés, un tracé qui permettrait d'accéder facilement et en toute sécurité au chemin de terre menant à l'Université Bishop. → p. **44**

Avis 11 — Compte tenu du contexte d'implantation et des objectifs poursuivis par le ministère des Transports, la commission estime que le carrefour giratoire prévu à l'intersection de la voie de contournement et du chemin Glenday constituerait une solution efficace pour répondre aux besoins en matière de circulation routière dans le secteur. → p. **47**

Introduction

Le 10 août 2006, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat d'enquêter et de tenir une audience publique sur le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 par le ministère des Transports. Ce projet est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), laquelle fait appel à la participation du public. Le mandat, d'une durée de quatre mois, a débuté le 5 septembre 2006.

Dans ce dossier, l'avis de projet a été soumis par le promoteur en janvier 1995 et le Ministre lui transmettait en juillet de la même année une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à préparer. Le promoteur a déposé l'étude d'impact du projet en juin 2005 et l'avis de recevabilité de l'étude d'impact a été émis le 29 mars 2006. Le BAPE a rendu public le dossier relatif à ce projet dans le cadre de la période d'information et de consultation publiques tenue du 16 mai au 30 juin 2006. Au cours de cette période, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a reçu sept demandes d'audience publique.

Les deux parties de l'audience publique se sont déroulées à Sherbrooke. La commission a tenu trois séances publiques les 5 et 6 septembre 2006, lors de la première partie de l'audience publique, et quatre séances les 2, 3 et 4 octobre 2006, lors de la deuxième partie. La commission a reçu 102 mémoires et entendu 3 présentations verbales.

Le projet

Le projet vise l'amélioration de la mobilité est-ouest dans la partie sud de l'agglomération de Sherbrooke et la réduction des effets de la circulation dite « de transit », surtout au regard des véhicules lourds, notamment dans les zones urbaines de Sherbrooke et de l'arrondissement de Lennoxville.

Le tracé privilégié par le ministère des Transports, d'une longueur de 12,9 km, se situe principalement sur le territoire de la Ville de Sherbrooke qui regroupe maintenant, entre autres, les anciennes municipalités de Rock Forest, de Lennoxville et d'Ascot. Il traverse également les limites du canton de Hatley, dans la MRC de

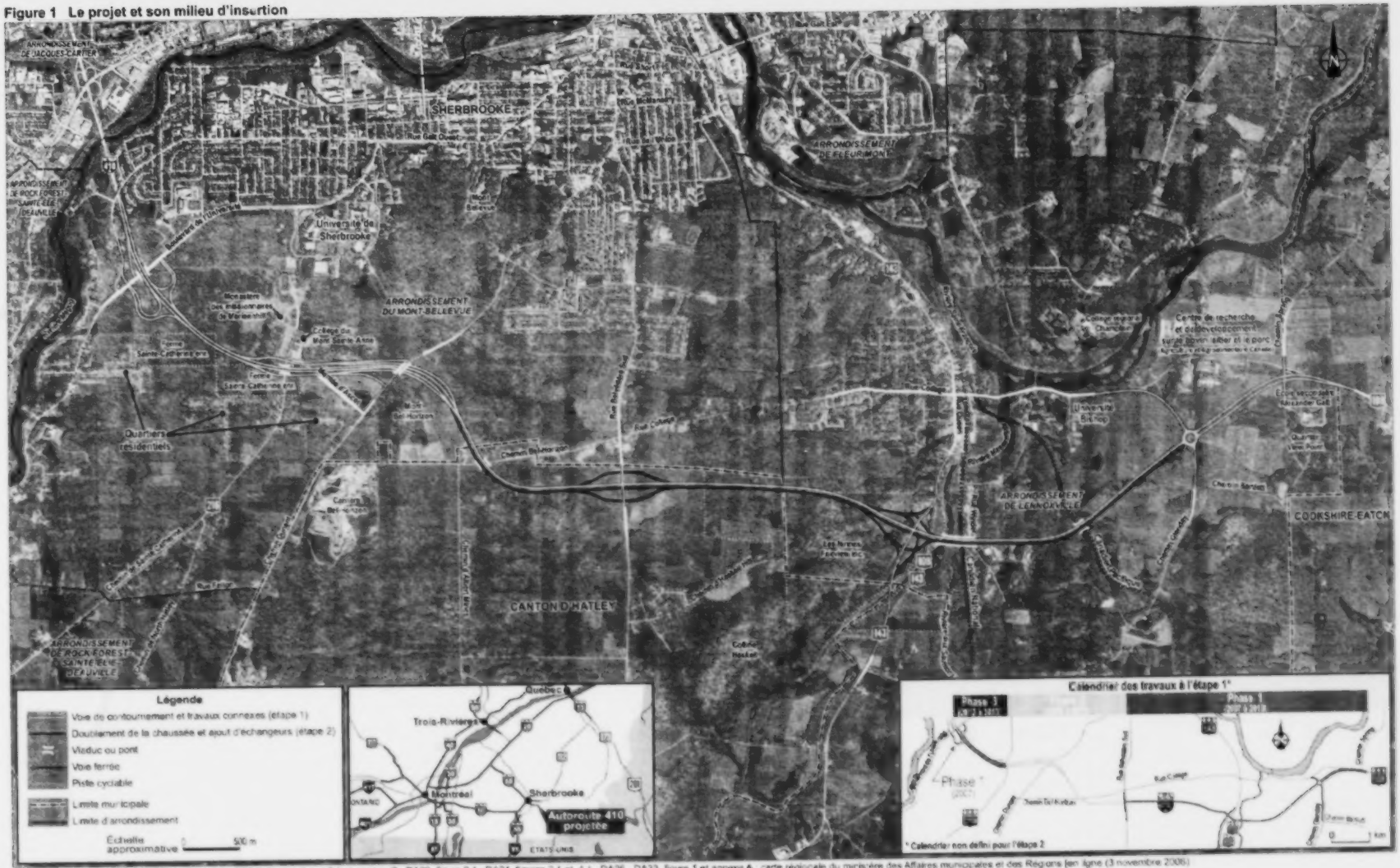
Memphrémagog, et de Cookshire-Eaton, dans la MRC du Haut-Saint-François (figure 1).

La nouvelle voie de circulation débuterait à l'intersection de l'autoroute 410 et du boulevard de l'Université, contournerait le mont Bel-Horizon par le nord, parcourant un milieu périurbain où l'utilisation du sol est de type agroforestier pour traverser ensuite la rivière Massawippi, près du noyau urbain de Lennoxville. Elle poursuivrait son tracé à travers une partie des terrains de l'Université Bishop et du Centre fédéral de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc, puis atteindrait la route 108, tout près du chemin Spring et de l'école secondaire Alexander Galt.

Le projet autoroutier comprendrait cinq points d'échange, dont quatre échangeurs et un carrefour giratoire à la rencontre du chemin Glenday. Les échangeurs seraient situés à la hauteur du boulevard de l'Université, au croisement de la route 216, de la rue Belvédère Sud et de la route 108-143. Un pont d'une longueur de 302 m enjamberait la rivière Massawippi ainsi que la piste cyclable, la voie ferrée du Canadien National et la rue Winder. Des viaducs sont également prévus aux chemins Dunant et Bel-Horizon et à la voie ferrée du Canadien Pacifique.

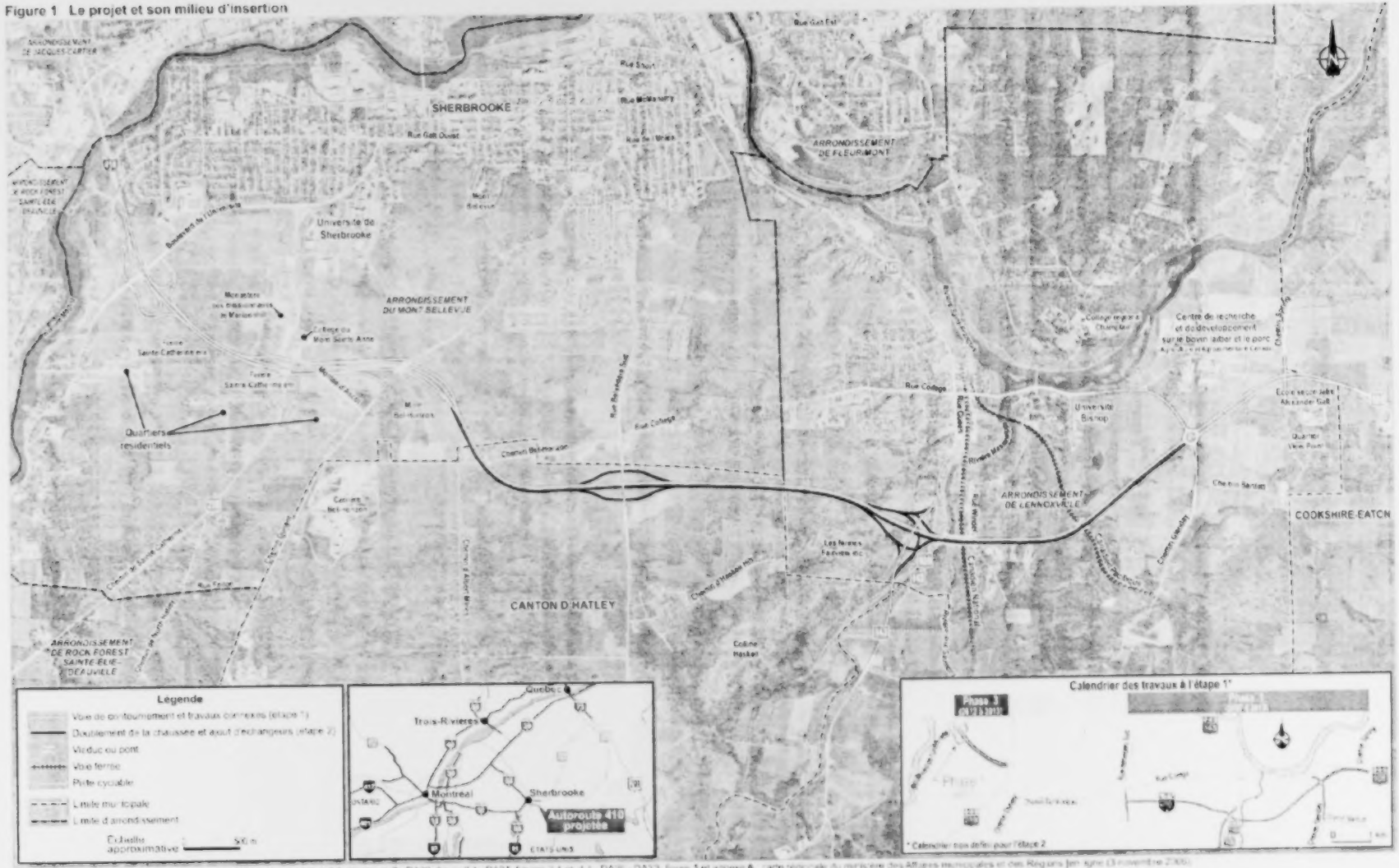
Le projet comporte deux grandes étapes de réalisation, dont la première serait divisée en trois phases (figure 1). Bien que l'ensemble du projet fasse l'objet d'une demande d'autorisation, aucune date n'a été avancée par le promoteur pour la mise en chantier de la seconde étape et des autres travaux connexes. Au terme de la première étape, soit à l'automne de 2013, l'autoroute serait ouverte à la circulation sur toute la longueur du tracé retenu, mais selon une configuration réduite. En effet, l'autoroute comprendrait une seule chaussée à deux voies sur plus de la moitié de son parcours. Des voies doubles à chaussée séparée seraient construites uniquement à proximité du tronçon de l'autoroute 410 ainsi qu'une chaussée à quatre voies contiguës à l'est du chemin Glenday. Les échangeurs prévus à la rue Belvédère Sud et à la jonction des routes 108-143, à Lennoxville, ne seraient pas construits. Il y aurait plutôt des intersections, possiblement munies de feux de circulation. Les travaux de la première étape seraient réalisés d'est en ouest et leur coût total serait de l'ordre de 120 M$.

Figure 1 Le projet et son milieu d'insertion



Sources : adaptée de PR3.1, p. 262 et figure 6.4 ; PR3.3, figures 2.1 et 3.1 et annexe C ; DA20, figure 2.1 ; DA21, figures 2.1 et 4.1 ; DA26 ; DA33, figure 1 et annexe A ; carte régionale du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne (3 novembre 2006) www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_05.pdf] ; informations cartographiques diverses prises sur le site de la ville de Sherbrooke [en ligne (17 novembre 2006) www.ville.sherbrooke.qc.ca/briz/MainFrame.html].

Figure 1 Le projet et son milieu d'insertion



Sources : adaptée de PR3.1, p. 262 et figure 6.4 ; PR3.3, figures 2.1 et 3.1 et annexe C ; DA20, figure 2.1 ; DA21, figures 2.1 et 4.1* ; DA26 ; DA33, figure 1 et annexe A ; carte régionale du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne (3 novembre 2006) www.mamr.gouv.qc.ca/publications/carto/regcarte_05.pdf] ; informations cartographiques diverses prises sur le site de la ville de Sherbrooke [en ligne (17 novembre 2006) www.ville.sherbrooke.qc.ca/fr/ZMaxFrame.html].

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

Le présent chapitre constitue une synthèse des préoccupations, opinions et suggestions qui ont été exprimées au cours de l'audience publique. Elles portent principalement sur la raison d'être du projet, le tracé qu'emprunterait l'infrastructure autoroutière, la qualité de vie des zones résidentielles limitrophes, la survie d'une entreprise agricole intégrée au milieu, l'ampleur du projet, ainsi que sur la sécurité du carrefour giratoire proposé.

La raison d'être du projet

Une voie de contournement attendue

La majorité des participants à l'audience publique se sont prononcés en faveur du contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410. Selon certains, ce prolongement serait même essentiel au développement de la ville de Sherbrooke. Pour eux, il favoriserait la dispersion de la circulation, plus particulièrement celle des camions hors du centre-ville de Sherbrooke et du noyau urbain de l'arrondissement de Lennoxville, assurerait la revitalisation de ce dernier et améliorerait les échanges entre les pôles universitaires constitués des universités de Sherbrooke et Bishop. Cette opinion est partagée par la Ville de Sherbrooke et l'Université Bishop (DM102, p. 1 ; DM83, p. 7 et 16). L'organisme Paysages estriens reconnaît également que le développement d'un réseau de transport efficace est essentiel au développement économique de la région tout en désirant, à titre d'organisme de sensibilisation, rappeler l'importance et la valeur des paysages (DM56, p. 3).

Le Comité de citoyens – Prolongement de la 410 est lui aussi d'avis que la voie de contournement proposée s'avère nécessaire. Ainsi, un citoyen se demande « comment on pourrait à l'heure actuelle se passer d'une voie de contournement » (M. Jean-Pierre Regnault, DT5, p. 38). Un autre affirme « que la continuité de l'autoroute sera bénéfique pour les usagers des secteurs avoisinants, en autant que celle-ci ne soit pas à proximité des résidences » (M. Sylvain Lacroix, DM93).

La Fédération de l'UPA-Estrie reconnaît le bien-fondé du projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410

(DM58, p. 5). Tourisme Sherbrooke appuie également le projet autoroutier, puisqu'il estime qu'il aura un effet positif, notamment sur les travaux d'aménagement et de mise en valeur du quartier historique de Lennoxville, incluant l'Université Bishop, lesquels s'inscrivent dans le plan stratégique de développement de l'offre touristique de la Ville de Sherbrooke 2007-2011 (DM24, p. 2).

Pour sa part, Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec) inc. soutient la réalisation du projet, précisant toutefois que le rail est trois fois plus économique en carburant et encourage notamment l'établissement éventuel d'un centre de transbordement intermodal qui pourrait être situé à proximité d'une sortie de l'autoroute et de la voie ferrée (DM11, p. 1 et 8).

Des ajustements demandés

Malgré leur appui au projet, la MRC de Memphrémagog et la municipalité du canton de Hatley déplorent l'absence d'échangeur à l'intersection du chemin Dunant, absence qui ne favoriserait pas le dégagement de la circulation lourde et de transit sur le chemin Bel-Horizon et qui occasionnerait un détour de 2 km aux camionneurs, lesquels choisiraient de conserver leur parcours actuel. De plus, la municipalité devrait continuer à prévoir une partie importante de son budget pour les travaux de réfection de cette chaussée. Selon elle : « Il serait donc nécessaire de revenir à la proposition initiale, c'est-à-dire celle qui incluait la construction d'un échangeur [...] à l'intersection du chemin Dunant » (DM16, p. 1).

Cette proposition est soutenue par Construction DJL inc. qui souligne à son tour qu'un échangeur à cet endroit est nécessaire puisqu'en son absence il y aurait une augmentation du temps de transport et une réduction possible des avantages concurrentiels de l'entreprise (DM57, p. 3).

Des solutions de remplacement

Pour quelques participants, il serait préférable d'explorer de nouvelles avenues avant d'entreprendre la construction d'une autoroute. Certains sont d'avis que le gouvernement du Québec devrait d'abord améliorer le transport en commun et encourager les expériences de transport collectif. À cet égard, le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie précise :

> Nous considérons que le MTQ [ministère des Transports], par son plan de transport régional, auquel nous avons contribué, n'a pas encore fait suffisamment pour favoriser le transport par autobus et le covoiturage. Nous souhaitons qu'un jour le gouvernement adopte des mesures incitatives afin d'encourager davantage les modes de transport plus respectueux de l'environnement et du développement durable. Quand aurons-nous dans la région de Sherbrooke des

> voies privilégiées pour accélérer la circulation aux automobiles qui sont utilisées par plus d'un seul passager ?
> (DM94, p. 3)

Les AmiEs de la terre de l'Estrie suggèrent plutôt de subventionner le transport en commun sur les axes à fort achalandage, comme les routes 108, 143 et 147, afin de diminuer les problèmes de congestion et de sécurité (DM26, p. 4). Selon une participante, on pourrait inciter le trafic lourd à emprunter les voies rapides, telle l'autoroute 55, plutôt que les routes à caractère plus local (M[me] Candace Warner Herring, DT4, p. 62 à 65). Pour d'autres participants, le transport ferroviaire est sous-utilisé alors que plusieurs compagnies de chemin de fer vivotent par manque de marchandises à transporter (M. Michel Turcotte, M[me] Céline Lambert et M[me] Sophie Turcotte, DM85, p. 4).

Enfin, quelques participants, dont le président du Conseil régional de l'environnement de l'Estrie, estiment que le projet monopoliserait des sommes importantes pour la construction d'une infrastructure, ce qui laisse moins de ressources financières pour corriger les déficiences du réseau actuel (M. Jean-Guy Depôt, DT7, p. 20 ; M. Jean-François Bruneau, DT6, p. 32 et 33). D'autres participants se sont demandés s'il n'y aurait pas d'autres moyens plus économiques, plus simples et plus faciles pour solutionner le problème, suggérant même de construire une route à deux voies (M. Peter Cunningham, DM69.1, p. 2 ; M. Jean-François Bruneau, DT6, p. 34 ; M. Alain Bailey, DT4, p. 55).

Le secteur ouest

La présente section traite du secteur ouest de l'autoroute compris entre la fin de l'autoroute 410 actuelle et le chemin d'Albert Mines. Elle regroupe les opinions exprimées sur les variantes du tracé analysées dans l'étude d'impact et sur d'autres possibilités qui auraient pu être considérées par le promoteur.

Des quartiers résidentiels perturbés

Réagissant à la variante B-sud du ministère des Transports, laquelle passe entre deux quartiers résidentiels relativement populeux, les résidants ont été à la source de la majorité des mémoires soumis et sont à l'origine du Comité de citoyens – Prolongement de la 410, lequel explique que c'est principalement en considération des enjeux humains en cause qu'il appuie le tracé A-nord retenu par le Ministère :

> Ces personnes s'inquiètent de la possibilité que la dégradation des conditions environnementales vienne altérer la qualité de vie des familles qui ont choisi de

> venir s'établir dans des nouveaux quartiers reconnus pour être suffisamment à l'écart du futur prolongement de l'autoroute 410 pour pouvoir y vivre en toute quiétude.
> (DM63, p. 13)

Un très grand nombre de résidants ont déclaré avoir choisi leur nouveau quartier en fonction de la confirmation par les autorités que le tracé de l'autoroute 410 en serait éloigné. Ils ont sélectionné l'endroit pour ses qualités environnementales et pour son caractère paisible (M. Mario Rousseau, DM28, p. 2 ; M[me] Madeleine Charruau Bariteau, DM13). Certains d'entre eux s'expriment ainsi :

> La perte d'intimité et de tranquillité de ce milieu de vie paisible serait un drame pour tous les résidants. On ne peut en effet parler d'échelle humaine quand, entre deux quartiers connus pour leur tranquillité et la qualité de vie dont disposent leurs habitants, on projette de faire passer une autoroute.
> (M. Alain Bergeron, DM30)

> La forêt et la prairie doivent rester intactes. La marche en forêt et la cueillette de champignons en forêt dans ce secteur sont très importantes. La présence de coyotes dans cette partie nous ramène dans la nature et il ne faudrait pas les détruire ni les faire partir. C'est assez exceptionnel d'entendre des hurlements de coyotes la nuit et ce, si près de la ville.
> (M[me] Solange Dumas et M. Denis Dumas, DM42)

Des résidants de ces quartiers résidentiels ont souligné la complexité des problèmes liés au bruit :

> Les effets pervers du bruit sur la santé ne sont plus à démontrer. Il empêche le repos, une perturbation du sommeil [...], nuit à la vitalité, diminue les facultés de concentration, provoque la fatigue physique et le stress psychique, il interfère avec la parole et provoque certaines réactions végétatives. Le bruit diminue la performance, la productivité au travail et agit également sur le comportement social. [...] Il n'y a pas d'adaptation au bruit, au contraire !
> (M[me] Claire Müller-Poitevien et M. Goze Bertin Bénié, DM81, p. 3)

Des participants s'inquiètent aussi des risques pour la santé qui pourraient être engendrés par la dégradation éventuelle de la qualité de l'air à proximité d'une autoroute (M[me] Hélène Gagnon, DM4 ; M. Nick Paquet, DT7, p. 13 ; M[me] Maryse Boivin, DM100 ; D[re] Christine Renaud, DM54, p. 1 et 2).

Considérant le transport de matières dangereuses, le Comité de citoyens – Prolongement de la 410 rappelle la nécessité de protéger la population en éloignant la circulation lourde autant que possible des zones résidentielles (DM63, p. 24). Il met aussi en lumière un autre inconvénient de la variante B-sud, à savoir qu'une bonne partie du trafic routier se dirigeant vers l'Université de Sherbrooke devrait parcourir une distance plus grande sur la route 216 pour y accéder (*ibid.*, p. 23).

Un espace agricole menacé

Le choix de la variante A-nord qui traverse des lots agricoles entraînerait, selon l'entreprise qui les exploite, Ferme Sainte-Catherine enr., les répercussions suivantes : réduction de plus de la moitié de la superficie cultivable, impacts sonores et visuels importants et perte du caractère champêtre à la base du modèle d'affaires pratiqué jusqu'à aujourd'hui. Ces éléments cumulés feraient en sorte de rendre non viable l'entreprise qui se développe depuis 24 ans (lettre de présentation du mémoire DM65). L'un de ses représentants a ainsi fait valoir les caractéristiques de la ferme familiale :

> Nos cultures sont à la fois diversifiées, mais aussi à petite échelle. Donc, ce n'est pas une culture qui va avoir un impact important sur l'environnement, c'est quelque chose qui est vraiment du développement durable et qui est vraiment à l'antipode de ce qu'on pourrait voir des grosses fermes de monoculture [...] la raison de l'affluence à la ferme et aussi de l'attachement des gens, c'est qu'il y a un besoin et la seule entreprise dans la région qui offre ces services-là. Donc, c'est quelque chose d'unique.
> (M. Éric Forget, DT6, p. 4 et 5)

La représentante du Club agroenvironnemental de l'Estrie a souligné l'importance sociale et professionnelle de la Ferme Sainte-Catherine en raison de son caractère innovateur, de sa localisation à proximité de la ville et de sa renommée (M^{me} Dominique Choquette, DT7, p. 7), certains allant même à qualifier la ferme de joyau régional patrimonial (M. Robert Y. Pouliot, DM95, p. 3).

Un autre participant définit à sa façon la spécificité de la ferme :

> Cette ferme-là doit être préservée parce que, aujourd'hui, ils font honneur surtout aux grandes surfaces et puis ça, je trouve que c'est [...] un retour aux sources et puis c'est très important que ça soit préservé.
> (M. Gilles Joseph Grenier, DT7, p. 21 et 22)

Le deuxième vice-président de la Fédération des producteurs maraîchers du Québec a mentionné les avantages qu'offre la ferme quant à ses modes de production et à sa localisation qui en facilite l'accès pour le consommateur :

> Cette entreprise-là, elle a un grand souci pour la qualité des légumes et surtout de son verger qu'elle produit. Elle utilise présentement la lutte intégrée. [...] Deuxièmement, elle cultive d'une manière biologique. [...] Là, je lui lève mon chapeau là-dessus. [...] Je n'en revenais pas du souci qu'elle met à la sécurité au niveau des produits qui sortaient de là. [...] Il y a un mot qui me vient facilement, c'est le mot « passion ». [...] les citoyens devraient se compter chanceux d'avoir leur garde-manger dans leur jardin.
> (M. Normand Legault, DT4, p. 73, 79, 81, 84 et 87)

Pour sa part, la Fédération de l'UPA-Estrie recommande que le gouvernement du Québec impose au promoteur la variante B-sud afin d'éviter les terrains de la Ferme Sainte-Catherine (DM58, p. 7).

Les autres variantes

Un conseiller municipal du district d'Ascot s'objecte au contournement du mont Bel-Horizon par le nord et suggère plutôt que le tracé passe par le sud, afin de préserver le milieu de vie dont jouissent 643 familles qui résident dans le secteur sud-ouest du district d'Ascot et de protéger le potentiel de développement du secteur situé au nord du mont Bel-Horizon (M. Robert Y. Pouliot, DM95, p. 3 et 4).

Par ailleurs, des participants ont rappelé la pertinence de considérer d'autres parcours antérieurement proposés par le ministère des Transports. Ainsi, l'un d'eux pense : « qu'il y a moyen de passer un petit peu plus au nord que les tracés actuels [...] le [tracé] 99-A, c'est le seul qui est apte à régler un problème de taille, qui est la desserte directe de l'Université de Sherbrooke » (M. Jean-François Bruneau, DT6, p. 35 et 50).

Se référant à un tracé proposé en 1999, qui traversait les terrains sportifs de l'Université de Sherbrooke, un participant en souligne les avantages :

> On éviterait la Ferme Sainte-Catherine, on évite les quartiers résidentiels, on favorise l'accès direct à l'Université de Sherbrooke – on parlait des pôles universitaires – on minimise les impacts sonores sur l'université. J'enseigne, je suis chargé de cours là-bas, quand les fenêtres sont fermées, on n'entend pas grand-chose même s'il y a du trafic.
> (M. Sébastien Ratté, DT4, p. 33)

Le deuxième vice-président de la Fédération des producteurs maraîchers du Québec a également suggéré un tracé plus au nord, à une distance minimale entre 300 et 500 m de la Ferme Sainte-Catherine (M. Normand Legault, DT4, p. 86). Pour sa part, la consultante du Club agroenvironnemental de l'Estrie conclut elle aussi à la nécessité d'éloigner le tracé de la ferme en le déplaçant plus au nord (M^{me} Dominique Choquette, DT7, p. 8). Enfin, les représentants de la Ferme Sainte-Catherine enr. font écho à cette option d'un tracé situé plus au nord de leur entreprise (M^{me} Anne Forget, DT6, p. 7 et 8).

Par ailleurs, tout en étant contre une variante plus au nord, l'Université de Sherbrooke accepterait la construction d'une voie d'accès plus directe à son campus, sur son terrain, laquelle permettrait une croissance éventuelle de l'institution en ouvrant son réseau routier sur l'extérieur (DM71, p. 4).

Le secteur est

Le quartier View Point

Une résidante du quartier résidentiel View Point s'interroge sur la facilité d'accès et la sécurité des traverses piétonnières prévues par le promoteur pour franchir la voie de contournement projetée :

> Si j'ai bien compris les explications, il n'y aurait pas de possibilité de traverser l'autoroute 410 à l'ouest du carrefour, puisqu' « aucun accès direct ne sera permis à partir des propriétés riveraines » [...], alors comment rejoindre ce sentier qui conduit à l'étang aménagé par Canards Illimités et de là à l'Université [Bishop] et puis à Lennoxville ?
> (M[me] Hélène Hayes Cunningham, DM70.1, p. 5)

Cette résidante émet également des réserves quant à l'utilisation du carrefour giratoire prévu au croisement du chemin Glenday parce que ce type d'intersection serait nouveau dans la région. Un autre résidant ajoute que la circulation à haute vitesse sur l'autoroute rendra difficile la circulation des usagers ruraux conduisant entre autres des véhicules de ferme sur ce carrefour giratoire. Pour cette raison, il demande l'aménagement d'un moyen quelconque (corridor, passerelle, viaduc) qui permettrait à tous les usagers de traverser la future autoroute en toute sécurité (M. Peter Cunningham, DM69.1, p. 2). Il préférerait une route à voie simple (deux voies) au lieu d'une chaussée à quatre voies, avec des feux de circulation jumelés à une limite de vitesse de 70 km/h sur tout le parcours débutant à l'est de l'école secondaire Alexander Galt et se poursuivant jusqu'à l'intersection avec la route 143/108. Il craint en outre les répercussions sonores engendrées par la présence de cette infrastructure routière en milieu rural (*ibid.*, DM69, p. 2).

Enfin, compte tenu des impacts anticipés sur le Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc, une participante souligne que les résidants de son quartier aimeraient être rassurés quant au choix d'une autre variante qui n'aurait pas fait l'objet d'un processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement : « Ce tracé qui longerait le chemin Bartlett pour empiéter et traverser trois fermes et se terminer on ne sait où nous cause beaucoup d'anxiété » (M[me] Hélène Hayes Cunningham, DM70.1, p. 6).

L'Université Bishop

Les autorités de l'Université Bishop donnent leur appui au projet en spécifiant que leur position découle d'un long processus de consultation et de concertation sur le campus. Le principal et vice-chancelier, M. Robert Poupart, a expliqué que la situation

actuellement vécue à Lennoxville constitue un frein au développement d'un milieu communautaire convivial, d'un milieu sécuritaire et porteur de développement durable :

> Et j'insiste sur « développement durable » parce que, souvent, on a l'impression d'entendre [cette appellation] comme si le développement n'était que du développement économique. Ce n'est pas seulement du développement économique, c'est aussi du développement social et c'est aussi du développement que j'appellerais écologique.
> (DT4, p. 5)

L'Université Bishop désire maintenir un nombre limité d'espaces de stationnement pour la population fréquentant l'établissement. Actuellement, ce ratio représente moins de 1 % de l'ensemble de la propriété et l'Université se situe largement dans la moyenne inférieure en comparaison de campus similaires aux États-Unis (DM83.1). Les autorités de cette institution demandent la mise en place de mesures d'atténuation, notamment pour la protection du marais Peter D. Curry, le maintien des voies cyclables et la réduction de la pollution lumineuse. Elles ont réitéré l'intention de l'Université de participer au comité de suivi environnemental du projet (DM83, p. 16 et 17).

D'autres préoccupations

Certains participants craignent que la proximité de l'autoroute influence à la baisse la valeur de leur propriété et diminue leur qualité de vie (M^{me} France Desruisseaux, DT1, p. 14 ; M^{me} Marie Letemplier, DT4, p. 69). D'autres déplorent que le tracé de l'autoroute passe sur leur propriété patrimoniale et estiment que le choix qui leur est offert, quant aux mesures d'atténuation, n'en est pas vraiment un :

> Il est prévu de nous laisser le choix entre déplacer la maison ou la démolir. Cependant, vu la taille du bâtiment, son âge et les extensions qui y ont été apportées au cours des années et le nombre d'arbres matures accolés aux fondations, déplacer la maison nous semble pratiquement impossible et donc il n'y a en réalité pas de choix du tout.
> (M. Michel Turcotte et M^{mes} Céline Lambert et Sophie Turcotte, DM85, p. 2 et 3)

Enfin, un commerçant de la route 108 s'inquiète de la diminution possible de la clientèle durant la durée des travaux. Dans la perspective d'une expropriation éventuelle, il craint en outre de perdre les droits acquis dont il bénéficie actuellement sur sa propriété et pour son commerce (M. Bernard Duquette, CR3).

Chapitre 2 Le contexte et la raison d'être du projet

Le contexte d'insertion du projet

Constituée le 1er janvier 2002, la nouvelle ville de Sherbrooke s'est trouvée agrandie des municipalités de Rock Forest, Fleurimont, Ascot, Lennoxville, Deauville, ainsi que d'une partie des villes de Saint-Élie-d'Orford, de Bromptonville et de Stoke. Le territoire actuel est analogue à celui de l'ancienne MRC de la Région-Sherbrookoise. La ville de Sherbrooke rassemble près de la moitié de la population et des emplois disponibles de la région de l'Estrie. Elle constitue un pôle de développement économique majeur et un centre de convergence, notamment pour les activités commerciales, l'éducation et le tourisme. Sherbrooke accueille durant l'année scolaire une population étudiante de niveau postsecondaire évaluée à 15 000 personnes. L'achalandage estival est également marqué en raison du développement de l'industrie touristique. Ville universitaire, centre régional de services et d'emplois, destination touristique, cette agglomération contribue de façon importante à la vitalité de la région (PR3.1, p. 23 ; DB24, p. 2).

Les relevés démographiques effectués entre 1991 et 2001 montrent que le taux de croissance de la MRC de la Région-Sherbrookoise a été supérieur à la moyenne québécoise. Les perspectives démographiques de l'Institut de la statistique du Québec prévoient une continuation de cette tendance entre 2001 et 2026[1] (PR3.1, p. 22). La nouvelle ville de Sherbrooke combine un milieu de vie à la fois urbain et rural, dans un environnement naturel vallonné et en partie boisé. L'agriculture et l'habitation constituent les principales utilisations du sol. Par ailleurs, l'importance des espaces vacants témoigne du potentiel de développement de la nouvelle ville (PR3.1, p. 25).

Sur le plan des infrastructures routières, la ville de Sherbrooke est desservie par deux autoroutes : l'autoroute 10 la relie à Montréal alors que l'autoroute 55 rejoint Drummondville et offre une jonction avec l'autoroute 20. Un court tronçon autoroutier, celui de la 410, sert de porte d'entrée à la ville puisqu'il permet d'accéder aux deux autres voies rapides (*ibid.*, p. 28, 29 et figure 1-1).

1. Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation. *Portrait socioéconomique des régions du Québec*, édition 2006, 111 p.

En raison du patron de développement urbain de Sherbrooke, une grande partie des déplacements se font dans un axe est-ouest. Du côté nord, les autoroutes 10 et 10-55 sont en mesure de recevoir la circulation dite « de transit » ainsi que les déplacements périurbains. Au sud, c'est toutefois le réseau local qui assume cette double fonction (M. Jean Gagné, DT1, p. 24). Dans ce contexte, le projet de contournement au sud de l'agglomération vise à augmenter la sécurité et les niveaux de service sur le réseau local, plus particulièrement dans le noyau urbanisé de Lennoxville et le centre-ville de Sherbrooke, à faciliter la circulation de passage et les déplacements périurbains et, par voie de conséquence, à améliorer la qualité de vie des riverains, des piétons et des cyclistes (*ibid.*).

L'historique du projet

L'intérêt du ministère des Transports pour le contournement de l'agglomération de Sherbrooke à partir du tronçon de l'autoroute 410 date des années 1970. Le projet initial s'inscrivait dans un concept de voie périphérique autour de l'agglomération de Sherbrooke, mais il a été abandonné en 1981 car les débits de circulation ne pouvaient justifier la réalisation d'une rocade autoroutière. En fait, les difficultés de circulation étaient principalement dues à l'absence de liens routiers directs dans un axe est-ouest, tant dans la partie nord que dans la partie sud de Sherbrooke. Pour ce qui est de la partie nord de l'agglomération, le prolongement de l'autoroute 10 jusqu'à la route 112, terminé en 1992, a réglé partiellement le problème.

La mise en place d'une solution permettant de contourner par le sud l'agglomération de Sherbrooke a été plus complexe. Dès le début des années 1980, le Ministère étudiait la possibilité de prolonger l'autoroute 410 jusqu'au chemin Bel-Horizon, mais il a rejeté cette option parce que les débits de circulation qui caractérisaient déjà le chemin Bel-Horizon vers l'est pour rejoindre la route 108 risquaient de dégrader encore plus les conditions de circulation dans le centre-ville de Lennoxville. En 1989, le Ministère entreprenait une étude globale des transports dans l'agglomération de Sherbrooke, ce qui l'amenait à suggérer le prolongement de l'autoroute 410 jusqu'à la route 108. À la suite d'une enquête origine-destination effectuée en 1992, et convaincu de la nécessité de réaliser une voie de contournement au sud de Sherbrooke, le Ministère a mandaté une firme pour élaborer des variantes à son propre tracé de référence : celles-ci ont été définies en 1996 et en 1999. En 2004, il a déterminé un tracé préférentiel incluant deux variantes dans trois des quatre secteurs du tracé, soit ceux situés à l'ouest, à Lennoxville et à l'est, ainsi qu'une seule variante dans le secteur central (PR3.1, p. 11 à 14).

Les orientations d'aménagement

Tant de la part du ministère des Transports que des autorités municipales, les documents de planification et d'aménagement du territoire ont exprimé à maintes reprises, au cours des dernières décennies, le besoin d'une voie de contournement au sud de l'agglomération de Sherbrooke.

Dès 1987, le schéma d'aménagement préparé par la MRC de Sherbrooke[1] d'alors retenait comme priorité régionale un projet partiel de contournement au sud de Sherbrooke, notamment pour éliminer la circulation de transit au centre-ville (DB19.5, p. 81). En 1994, la Ville de Sherbrooke déposait un plan directeur de transport afin de planifier les infrastructures requises pour répondre aux besoins de la population. Les orientations visaient notamment à améliorer la sécurité et l'efficacité du réseau, ainsi qu'à contrôler la circulation lourde. Deux des cinq interventions touchant le réseau routier régional consistaient, d'une part, à prolonger l'autoroute 410 jusqu'au chemin Sainte-Catherine et, d'autre part, à construire un boulevard à deux voies non divisées pour relier les rues Galt Est à Fleurimont et le chemin Sainte-Catherine, en contournant le territoire de Lennoxville par le sud (DB22, p. 19).

En 2004, la Ville de Sherbrooke commandait une étude sectorielle sur la gestion de l'urbanisation (DB24). Selon ce document, le prolongement de l'autoroute 410 constituait l'un des six projets en émergence sur lesquels la Ville comptait pour structurer le développement futur de la ville. À l'audience publique, la porte-parole de la Ville a rappelé que Sherbrooke avait la ferme intention de consolider la zone urbaine actuelle et d'éviter que le développement résidentiel s'étende jusqu'à la limite de l'autoroute projetée (M^{me} Lise Dubord, DT1, p. 69 et 70). Un règlement de contrôle intérimaire adopté en 2004 confirme cette intention car il réduit le périmètre d'urbanisation inscrit à l'actuel schéma d'aménagement et de développement, faisant passer de 4 000 à 400 hectares la superficie de terrains vacants disponibles (DB32). En agissant ainsi, la Ville estime qu'elle répond adéquatement à ses besoins de développement résidentiel tout en respectant les orientations du gouvernement qui encouragent la consolidation de la zone urbaine (M^{me} Lise Dubord, DT3, p. 57 et 58).

L'année suivante, dans un document proposant une vision pour le développement de la communauté sherbrookoise de 2005 à 2015, accompagné d'orientations d'aménagement et d'un plan d'action, la Ville a affirmé de nouveau son désir que soit réalisé le prolongement de l'autoroute 410 afin qu'il puisse jouer le rôle d'élément structurant dans le développement de l'agglomération, et pour éliminer le transport

1. Depuis le regroupement municipal de janvier 2002, il s'agit du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Sherbrooke.

lourd de transit dans les zones urbaines de Sherbrooke et de l'arrondissement de Lennoxville (DB21, p. 30).

En ce qui a trait au nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke, actuellement en voie d'adoption, il inclut également le prolongement de l'autoroute 410 dans ses intentions, reprenant ainsi la volonté qui avait été exprimée dans le plan d'urbanisme de 1991 (M^{me} Lise Dubord, DT1, p. 88). En effet, il fait état du besoin de « limiter la circulation des véhicules lourds au centre-ville et dans les milieux de vie », et suggère de construire une voie de contournement dans la portion sud du territoire, suivant la proposition du ministère des Transports (DB23, p. 42 et 43). Au regard de la planification détaillée, le plan prévoit l'élaboration de programmes particuliers d'urbanisme pour certains noyaux urbains d'intérêt, tels que Lennoxville (*ibid.*, p. 66 ; M^{me} Lise Dubord, DT1, p. 74). Lors de l'audience publique, la Ville a réitéré son appui au projet de contournement (DM102, p. 3).

Quant aux préoccupations exprimées par le Ministère dans son plan de transport de l'Estrie, elles rejoignent celles des autorités municipales. Réalisé en 2003, ce plan encadre l'action du ministère des Transports dans cette région jusqu'en 2016. Il y est fait mention qu'en dépit de la présence de deux corridors ferroviaires majeurs offrant un lien vers les provinces maritimes et la Nouvelle-Angleterre c'est l'industrie du camionnage qui domine dans la circulation commerciale. Cette forte dépendance du système de transport estrien envers la route est considérée comme une faiblesse dont l'une des conséquences est « la nécessité d'un nouveau lien, au sud de Sherbrooke, qui servirait d'artère périurbaine pour la circulation locale et de voie de contournement pour la circulation de transit » en raison de l'accroissement prévu de la circulation lourde (DA3, p. 14). Pour le Ministère, le projet de contournement aurait un autre avantage : le réseau stratégique québécois, qualifié ainsi parce qu'il soutient le développement économique du territoire québécois, profiterait en effet du prolongement de l'autoroute 410, mieux conçu à cet égard que la route 143 (M. Jean Gagné, DT1, p. 24).

Pour la commission, il se dégage indéniablement un lien entre les orientations d'aménagement passées et présentes, tant sur le plan local que régional, et la création d'un lien supplémentaire, dans un axe est-ouest, au sud de l'agglomération de Sherbrooke. De surcroît, le cheminement du ministère des Transports depuis quelques décennies démontre une préoccupation qui va dans le même sens.

- *La commission constate que la construction d'une voie de contournement au sud de l'agglomération de Sherbrooke, à partir de l'autoroute 410, constitue le reflet d'une volonté exprimée à maintes reprises par le milieu municipal depuis de nombreuses années, et qu'elle concorde avec la planification du réseau routier du ministère des Transports.*

Les conditions de circulation

Afin d'évaluer la pertinence du projet de contournement par le sud de l'agglomération de Sherbrooke, le Ministère a réalisé deux enquêtes origine-destination, la première en 1992 et la seconde en 2003. La première faisait ressortir l'utilité d'aménager une nouvelle route à deux voies et la seconde montrait une croissance importante de la circulation durant cet intervalle (PR3.1, p. 12 à 14).

Sur les principaux axes routiers au sud de l'agglomération de Sherbrooke, les débits de circulation varient, selon les tronçons, entre 6 000 et 30 000 véhicules par jour. Certains endroits sont considérés comme névralgiques, notamment l'autoroute 410 et le boulevard de l'Université, leurs débits étant les plus élevés des six tronçons routiers étudiés : ils varient entre 24 000 et 30 000 véhicules par jour selon le scénario de base de 2006. En zone urbaine et périurbaine, certains secteurs ont des débits généralement supérieurs à 10 000 véhicules par jour : ce sont la partie nord du chemin Sainte-Catherine, la montée d'Ascot, le noyau urbain de Lennoxville et la route 108 à proximité du campus de l'Université Bishop (PR3.3, annexe C). Sur la rue College et le chemin Bel-Horizon, prévus pour accueillir 3 000 véhicules par jour, les débits atteignent près de 8 000 véhicules (M. Jean Gagné, DT1, p. 22). La proportion relative de véhicules lourds varie considérablement d'une route à l'autre, mais elle se situe généralement au-dessus de 6 %. Dans le secteur de la carrière Bel-Horizon, elle atteint jusqu'à 21 % sur le chemin Dunant, 14 % sur le chemin Bel-Horizon, et 12 % sur la montée d'Ascot. Dans le centre urbain de Lennoxville, elle est estimée à 8 % (PR3.3, annexe C).

Aux intersections les plus achalandées, soit celles où le boulevard de l'Université croise l'autoroute 410 et la route 216, ainsi que dans le noyau urbain de Lennoxville, les conditions de circulation sont nettement difficiles (PR3.1, p. 47). Le relevé des accidents qui se sont produits entre 2001 et 2005 montre que sept intersections ont connu un taux d'accidents supérieur au taux moyen québécois, cinq d'entre elles dépassant le niveau critique (DA30, p. 3). Ce sont les intersections de l'autoroute 410 et du boulevard de l'Université, du chemin Dunant à la croisée de la montée d'Ascot et à celle du chemin Bel-Horizon, des routes 143 et 147, et plus particulièrement celle des rues Queen et College, au centre de Lennoxville, en raison de la fréquence élevée d'accidents et du nombre de camions concernés (DA30.1).

Les simulations réalisées par le ministère des Transports, selon un scénario pour l'année 2006, montrent que la réalisation du projet améliorerait les conditions de circulation. Le boulevard de l'Université, côté nord, connaîtrait une diminution de la moitié de son trafic actuel de 30 700 véhicules (-51 %). Le chemin Bel-Horizon verrait son trafic passer de 7 800 à 1 300 (-83 %) et la rue College, de 8 000 à 3 200

(-60 %). Dans le noyau urbain de Lennoxville, le trafic passerait de 13 200 à 8 000 (-39 %) et de 14 500 à 9 000 (-38 %) respectivement au nord et au sud de l'intersection des rues College et Queen (PR3.3, annexe C). Reconnaissant que l'effet du camionnage est particulièrement marqué à cet endroit, le promoteur a effectué en août 2003 une enquête origine-destination selon laquelle la construction d'une voie de contournement pour le camionnage de transit couperait de 62 % le nombre de camions empruntant le centre de Lennoxville (DA24, p. 29).

La réalisation du projet aurait toutefois des répercussions négatives sur certaines artères qui subiraient une augmentation de leur circulation. Le trafic circulant sur la partie sud de la route 216 passerait en effet de 6 500 à 8 300 véhicules (+28 %), et une augmentation importante de 5 800 à 10 500 (+81 %) est anticipée sur la rue Belvédère Sud, notamment parce que l'accès à l'arrondissement du Mont-Bellevue serait favorisé par le projet autoroutier (PR3.3, annexe C).

Force est de constater que le déplacement des personnes et des marchandises au sud de l'agglomération de Sherbrooke engendre des conditions difficiles, particulièrement aux deux extrémités du parcours, soit à proximité de l'Université de Sherbrooke et dans le noyau urbanisé de Lennoxville. Le nombre élevé d'automobilistes qui se dirigent, aux heures de pointe, vers le campus de l'Université de Sherbrooke, combiné à l'accessibilité réduite à l'entrée du campus, contribue largement à la congestion routière du secteur ouest de la zone d'étude. Le trafic en direction de l'université crée en effet une file d'attente qui se rend parfois même jusqu'à l'autoroute 410. Pour la commission, la correction de cette situation constitue l'un des enjeux de ce projet en matière de sécurité, de fluidité de la circulation et de niveau de service sur les axes routiers de ce secteur.

Du côté de Lennoxville, la circulation automobile est passablement élevée pour un secteur urbanisé. De plus, le trafic lourd provenant des routes 108, 143 et 147 en direction des autoroutes 10 et 55 doit obligatoirement passer par l'intersection des rues Queen et College, qui devient en quelque sorte un goulot d'étranglement. Ainsi, le centre-ville historique de Lennoxville, conçu pour une circulation locale, doit également accommoder un trafic de transit qui augmente au fil des ans. Le problème est similaire sur plusieurs autres artères locales, où la cohabitation forcée entre le trafic local et la circulation de transit crée des tensions chez les utilisateurs et les riverains.

Dans ce contexte, le projet d'une voie de contournement visant à redonner au réseau local sa vocation première et à offrir une voie rapide à la circulation périurbaine et de transit constitue une solution intéressante. Toutefois, l'atteinte de cet objectif dépend du choix des utilisateurs de transit, notamment des camionneurs, qui auraient à

décider s'ils migrent ou non vers ce nouveau lien en fonction des avantages qu'ils estiment pouvoir en tirer. À cet effet, la possibilité que la Ville de Sherbrooke interdise la circulation lourde sur la rue College, afin de la détourner vers la voie de contournement projetée, constitue, pour la commission, une option à envisager en raison des bénéfices potentiels que pourrait en tirer le centre-ville de Lennoxville.

Par ailleurs, la commission note l'incertitude qui entoure la date de réalisation de la deuxième étape du projet. Le ministère des Transports a précisé à cet égard qu'il l'entreprendrait uniquement lorsque les besoins de circulation allaient se faire sentir réellement (M. Jean Gagné, DT1, p. 31). Ainsi, le doublement de la chaussée et la construction des deux échangeurs prévus, l'un à Lennoxville, à la hauteur de la route 108, et l'autre à la rue Belvédère Sud, risquent de se faire attendre plusieurs années, en fonction des disponibilités et contraintes financières du Ministère. Dans l'intervalle, la voie de contournement serait constituée d'une seule chaussée à deux voies contiguës sur plus de la moitié du parcours, et elle comprendrait deux intersections, possiblement munies de feux de circulation, au lieu des échangeurs prévus (DQ1.1, p. 8). Il s'agit là d'une configuration qui ne correspond pas aux caractéristiques d'une autoroute et qui ne répondrait pas forcément aux attentes des utilisateurs. Ces désavantages pourraient en diminuer l'efficacité sur le plan de la circulation routière, et en réduire le pouvoir attractif auprès de sa clientèle potentielle.

- *La commission constate que les débits de circulation sont très élevés sur certains tronçons, notamment sur l'autoroute 410 et le boulevard de l'Université. Par ailleurs, sept intersections au sud de l'agglomération de Sherbrooke ont connu un taux d'accidents supérieur au taux moyen québécois entre 2001 et 2005, la plus problématique étant celle des rues Queen et College, dans le noyau urbanisé de Lennoxville.*

- ***Avis 1** — La commission est d'avis que la réalisation d'une voie de contournement au sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 offrirait des avantages sur le plan de la sécurité routière et pourrait améliorer la qualité de vie des résidants de Lennoxville.*

- ***Avis 2** — La commission est d'avis que l'intention du ministère des Transports d'aménager la voie de contournement au sud de l'agglomération de Sherbrooke selon une configuration réduite, soit deux voies contiguës sur plus de la moitié du parcours et un nombre réduit d'échangeurs, risque d'en réduire l'efficacité sur le plan de la circulation routière et d'en diminuer le pouvoir attractif.*

Chapitre 3 L'examen du projet

Dans le présent chapitre, la commission examine le projet de contournement sud de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 à la lumière des faits significatifs résultant de la tenue de l'audience publique et de l'analyse des documents déposés dans le cadre de son mandat.

Elle divise son analyse en trois sections, soit les secteurs ouest, centre et est du territoire touché, dans la perspective de favoriser l'occupation et le développement équilibrés et concertés de l'ensemble de ce territoire.

Le secteur ouest

Le secteur ouest correspond à la phase trois du projet de contournement sud de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410, c'est-à-dire un trajet allant de la fin actuelle de l'autoroute 410 jusqu'à l'est du chemin Albert Mines, soit un tronçon d'une longueur totale de quelque 5 km. Cette section de l'infrastructure comprendrait deux chaussées de deux voies chacune, séparées par un terre-plein central sur presque toute sa longueur (figure 2).

Les travaux incluraient la construction de deux échangeurs, un premier avec le boulevard de l'Université, au point de raccordement avec l'autoroute 410, et un second avec la route 216. Le calendrier de construction prévoit que ces ouvrages seraient complétés en 2013 (PR3.1, p. 262).

La circulation routière actuelle dans le secteur ouest est caractérisée par une forte densité de véhicules entrant et sortant du campus de l'Université de Sherbrooke. Selon le promoteur, on observe actuellement un débit journalier moyen important, allant de 24 000 à 31 000 véhicules à l'intersection de la route 216 et du boulevard de l'Université. On note aussi que le boulevard de l'Université accueille la plus grande partie de la circulation.

Le prolongement de l'autoroute 410 réduirait de moitié le débit de circulation à cette intersection, mais l'accès au campus universitaire demeurerait achalandé avec un débit moyen journalier projeté de plus ou moins 15 000 véhicules par jour. Selon les prévisions du ministère des Transports, la circulation aux abords de l'Université demeurerait dense même après la mise en service de la voie de contournement (PR3.3, annexe C).

Pour cette section de la voie de contournement, le promoteur a présenté le tracé qu'il privilégie, le tracé A-nord, et une option, la variante B-sud. La commission rappelle que la variante B-sud a fait l'objet de la majorité des mémoires reçus en audience publique et, pour cette raison, elle en présentera l'analyse avant celle du tracé A-nord.

L'examen de la commission porte également sur un troisième tracé, soit le tracé 99-A que la firme SNC-Lavallin avait élaboré en 1999. D'ailleurs, plusieurs citoyens ont manifesté de l'intérêt pour un tracé plus au nord lors des séances publiques (M. Sébastien Ratté, DM74, p. 3 et DT4, p. 33 ; M. Jean-François Bruneau, DT6, p. 34 et 35 ; M^{me} Anne Forget, DT6, p. 7 et 8 ; M. Normand Legault, DT4, p. 86 ; M^{me} Dominique Choquette, DT7, p. 8).

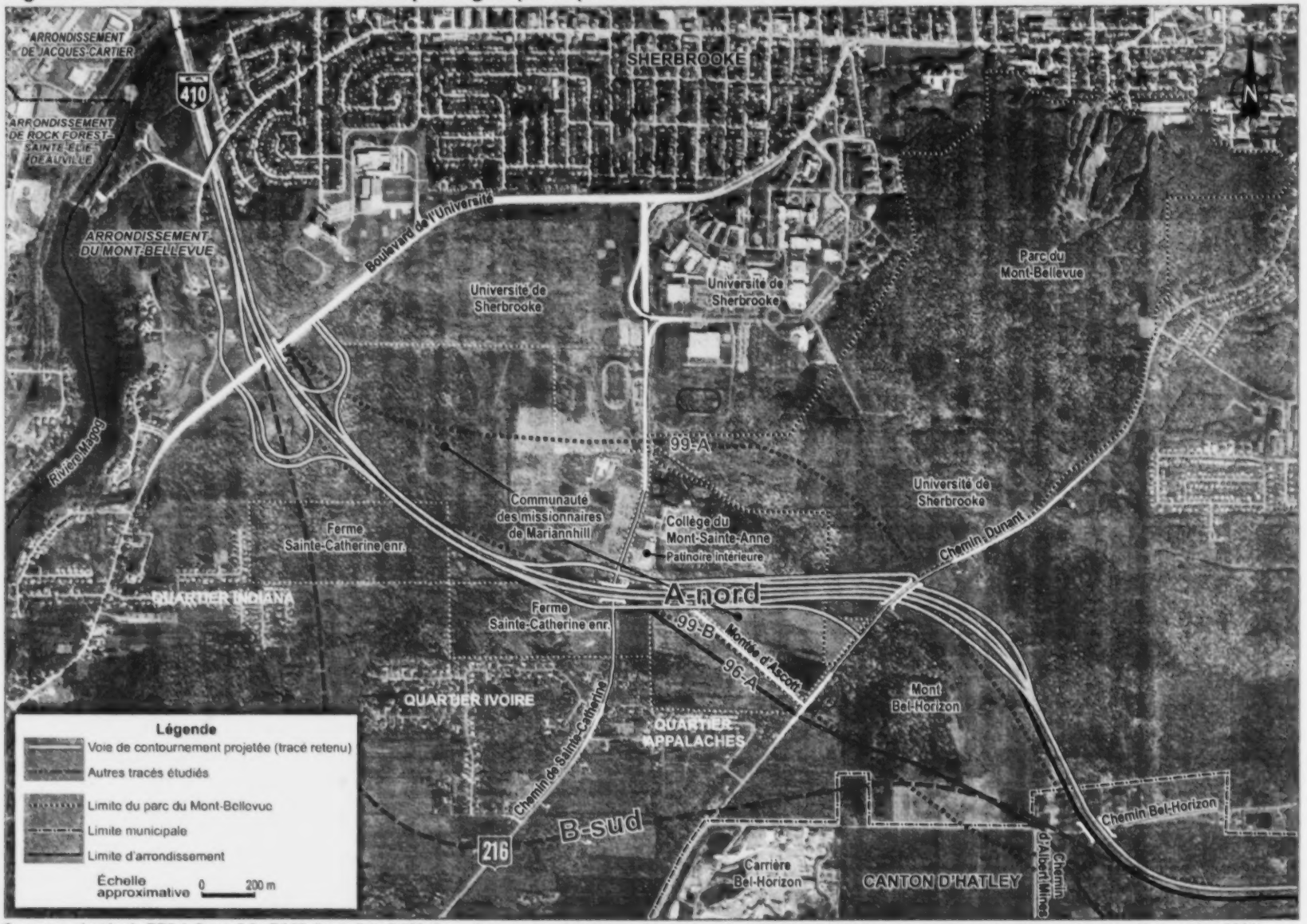
La variante B-sud

Le tracé de la variante B-sud passerait à travers deux quartiers résidentiels de l'arrondissement du Mont-Bellevue pour aller rejoindre et longer le chemin Bel-Horizon (figure 2). Selon le promoteur, cette variante permettrait d'éviter un boisé de très forte résistance et ne toucherait que faiblement le milieu agricole et la zone agricole protégée (PR3.1, p. 231).

Toutefois, le trajet B-sud nécessiterait l'expropriation de cinq résidences et de deux commerces. Le promoteur y prévoit un impact sonore qualifié de moyen à fort pour 89 résidences situées en bonne partie dans les quartiers traversés. Malgré la mise en place de six écrans acoustiques, le tracé perturberait le climat sonore et visuel de quatorze résidences, dont une fortement. Les résidences qui seraient davantage touchées par le bruit de cette variante sont celles localisées aux extrémités des quartiers résidentiels. Actuellement, ces résidences ne sont pratiquement pas exposées au bruit provenant de la circulation automobile (DA33, p. 7 ; PR8.1, p. 39 ; PR5.1, annexe H, fig. 17b et 17c).

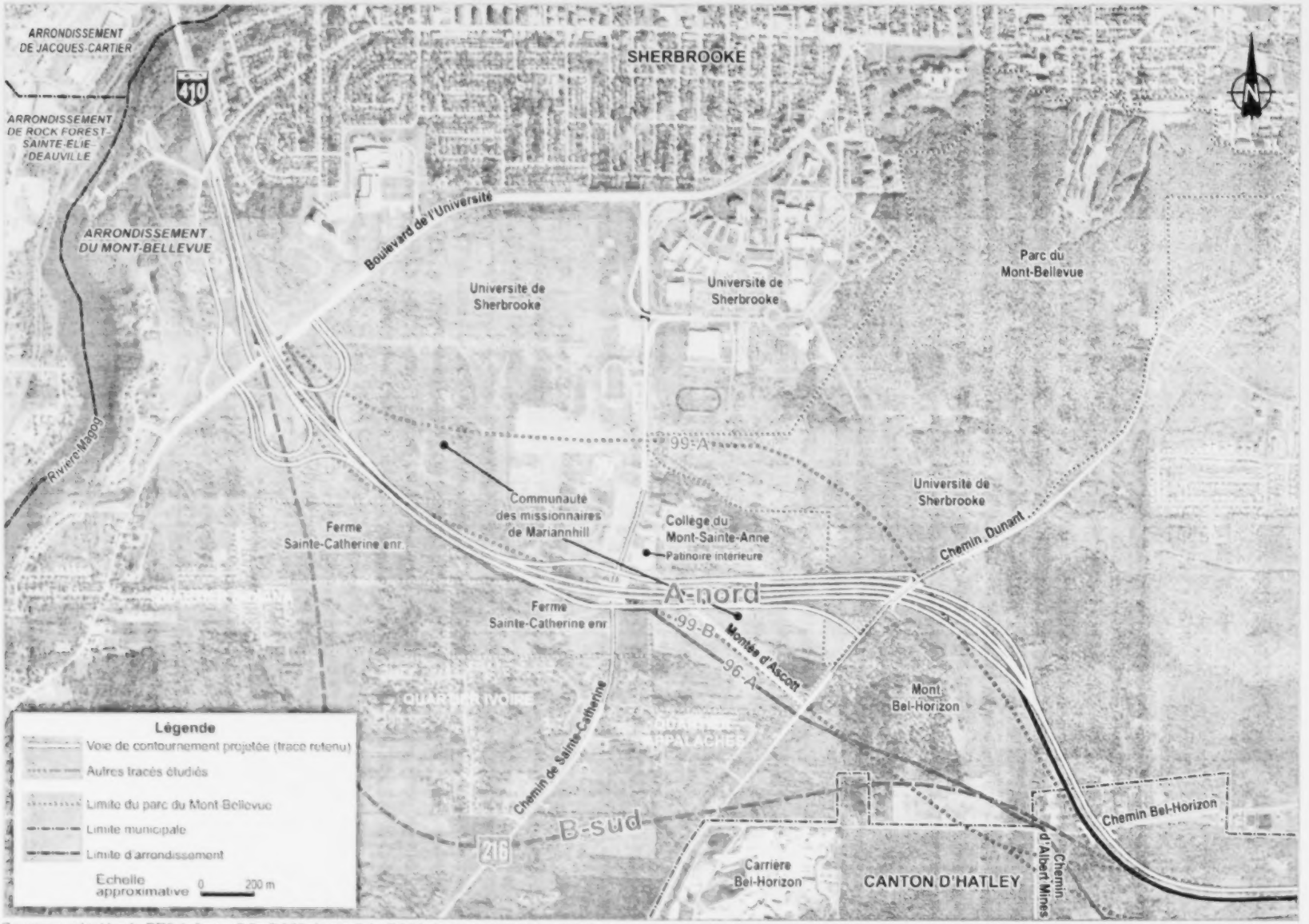
Dans l'ensemble, les quelque 300 familles du secteur concerné sont actuellement exposées à une ambiance sonore relativement faible. Après le passage de l'autoroute, le bruit ambiant pourrait augmenter d'environ 10 décibels pour atteindre plus ou moins 55 décibels, un niveau sonore que le ministère des Transports juge acceptable au regard des critères de sa *Politique sur le bruit routier*, bien qu'il ait suscité les craintes d'un bon nombre de résidants (DA4).

Figure 2 Les tracés étudiés et la variante privilégiée par le promoteur dans le secteur ouest



Sources : adaptée de PR5.1, figure 2.3 ; DA20, figure 2.1 ; DA33, figure 1 et annexe ; DA33.1 ; carte régionale du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne (3 novembre 2006) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_05.pdf] ; carte de la ville de Sherbrooke [en ligne (15 novembre 2006) : www.ville.sherbrooke.qc.ca/fr/citoyens/spdu/arrond4.pdf].

Figure 2 Les tracés étudiés et la variante privilégiée par le promoteur dans le secteur ouest



Sources : adaptée de PR5.1, figure 2.3 ; DA20, figure 2.1 ; DA33, figure 1 et annexe ; DA33.1 ; carte régionale du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne (3 novembre 2006) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_05.pdf] ; carte de la ville de Sherbrooke [en ligne (15 novembre 2006) : www.ville.sherbrooke.qc.ca/fr/citoyens/spdu/arrond4.pdf].

Interrogé à ce sujet, le représentant du Département de la santé publique de Sherbrooke a précisé que l'impact sonore sur l'être humain peut dépendre autant de l'écart entre une nouvelle source sonore, par rapport au bruit ambiant précédent, que de l'intensité même de la nouvelle source. Selon lui, il est possible que des citoyens soient perturbés par l'ambiance sonore associée à l'autoroute en raison de l'écart de 10 décibels par rapport au niveau ambiant actuel, et ce, même si le niveau de ces nouvelles sources se situait autour de 55 décibels (D[r] Reno Proulx, DT1, p. 44 à 46).

Au cours de l'audience publique, le Comité des citoyens – Prolongement de la 410 a aussi dit craindre une diminution de la qualité de l'air et les autres nuisances associées à la proximité d'une autoroute. Le Comité rejette donc la variante B-sud et souhaite plutôt la réalisation du projet selon le tracé A-nord proposé par le promoteur (DM63, p. 17 à 26). La majorité des mémoires déposés vont dans ce sens. La Fédération de l'UPA-Estrie et l'entreprise Construction DJL inc. sont cependant en faveur du tracé B-sud, la première pour éviter l'empiètement sur la Ferme Sainte-Catherine enr. (DM58, p. 7), et la seconde pour desservir plus rapidement les carrières advenant l'absence d'échangeur au chemin Dunant (M. Gilles Therrien, DT5, p. 43).

En outre, le tracé B-sud perturberait le milieu visuel en zone résidentielle à cause notamment des écrans acoustiques. Ce tracé, plus long de 0,5 km, traverserait un milieu à la topographie accidentée et engendrerait des coûts de construction et d'entretien plus élevés (PR3.1, p. 231). De plus, selon la commission, le tracé B-sud serait localisé trop au sud pour être efficacement utile dans la planification du raccordement du campus de l'Université de Sherbrooke au nouveau réseau routier. *A contrario*, il n'entraînerait aucune répercussion sur la Ferme Sainte-Catherine enr. et sur le Collège du Mont-Sainte-Anne.

Des citoyens contestent également la légitimité de la variante B-sud dont ils ont appris l'existence avec le plus grand étonnement, d'autant plus que nombre d'entre eux s'étaient informés auprès de la Ville de Sherbrooke ou du ministère des Transports avant d'acquérir une propriété dans le secteur. Pour appuyer leur propos, ils ont d'ailleurs présenté trois cartes officielles préparées respectivement par la Ville, le Centre régional de développement de l'Estrie et la Commission de transport de Sherbrooke (Comité de citoyens – Prolongement de la 410, DM63, p. 5 et annexe K ; M. Mario Rousseau, DT4, p. 22 et 23 ; M[me] Lorraine Bizier, DM79).

- ***Avis 3*** — *La commission est d'avis que la variante B-sud ne devrait pas être retenue en raison de l'importance des répercussions sur le milieu humain et de sa faible contribution à l'amélioration des conditions de la circulation routière du secteur ouest, au regard de la desserte du campus de l'Université de Sherbrooke.*

Le tracé préférentiel du promoteur, A-nord

Le tracé A-nord passe au nord des quartiers résidentiels du sud-ouest de l'arrondissement du Mont-Bellevue et contourne le mont Bel-Horizon par le nord. Ce trajet touche certains éléments des milieux naturel et humain, dont un empiètement sur une ferme située en zone agricole protégée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1).

Le tracé A-nord requiert l'acquisition de deux résidences unifamiliales et le déplacement de deux autres propriétés, dont un commerce, sur le même lot. L'impact sonore serait d'intensité moyenne pour dix-huit résidences et forte pour la Ferme Sainte-Catherine enr. L'aménagement de deux écrans acoustiques de part et d'autre de la route 216 réduirait cet impact, sauf pour quatre résidences qui conserveraient un impact moyen (PR3.3, p. 17 à 24).

Sur le plan institutionnel, le tracé A-nord et principalement le réaménagement de l'intersection avec la route 216 toucheraient plus spécifiquement le Collège du Mont-Sainte-Anne, réduisant de 48 % la marge de recul latérale de la patinoire intérieure du collège. Il y aurait également des pertes d'espace de stationnement et une servitude de non-accès pour une partie du terrain, nécessitant le déplacement de l'entrée de la patinoire intérieure. Par ailleurs, le promoteur anticipe une augmentation de l'intensité sonore de 4,5 décibels, soit un impact qu'il qualifie de moyen à proximité de cet établissement (*ibid.*, p. 19 et 23).

Du point de vue agricole, le tracé A-nord recoupe une partie des terres de la Ferme Sainte-Catherine enr. Cette variante nécessiterait l'acquisition d'une partie de la ferme, détruisant ainsi 55 % de la superficie du verger, 59 % de la superficie consacrée aux cultures horticoles et 2,9 ha de superficie boisée. À cela s'ajouterait la perte de variétés et de cultivars de fruits et de légumes entraînant des effets négatifs sur le cheminement du calendrier de production et sur la diversité de l'offre. De plus, le tracé A-nord exigerait le déplacement d'un kiosque de commercialisation et du lieu de transformation des produits. Enfin, s'ajoute à ces inconvénients la perte de rendement possible des arbres fruitiers qui se trouveraient en bordure de l'autoroute projetée (*ibid.*, tableau 2-5, p. 17 et p. 3-5 de l'annexe A).

Selon les conclusions de cinq avis agronomiques présentés à l'audience publique, quatre provenant du promoteur et un autre d'un consultant privé, cet empiètement perturberait les activités de la ferme au point de la rendre difficilement viable sur le plan économique.

Du point de vue commercial, la Ferme Sainte-Catherine vend ses produits, naturels ou transformés, directement à la propriété. Ce volet « du terroir » et agrotouristique,

basé sur l'offre à la ferme de produits selon leur cycle de production, est vital pour le concept et le plan d'affaires développés par les propriétaires de la ferme. À leurs yeux, la présence d'une autoroute serait incompatible avec le modèle de ferme exploité avec succès depuis plus de vingt ans (DM65, p. 2, 3 et 6 ; DM65.1 ; M. Éric Forget, DT6, p. 4 et 5).

Cette opinion est corroborée par une agronome du Club agroenvironnemental de l'Estrie qui, dans son avis, soutient que « la proximité de l'autoroute est peu compatible avec les principes de base de la culture biologique ». De plus, le prolongement de l'autoroute modifierait l'environnement du verger au point d'occasionner une perte de clientèle pour l'autocueillette, laquelle représente une bonne proportion des revenus de la Ferme Sainte-Catherine enr. (DM90, p. 3).

Pour la Fédération de l'UPA-Estrie, la Ferme Sainte-Catherine enr. est une entreprise familiale rentable, solidement implantée dans son milieu, et dont la relève est assurée. Sans l'intervention du ministère des Transports, la Ferme Sainte-Catherine enr. aurait un avenir prometteur (DM58, p. 5). La commission note à cet égard qu'une demande relative aux impacts dans la zone agricole protégée devra être soumise par le promoteur à la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

Le promoteur affirme même que la Ferme Sainte-Catherine enr. constitue, pour plusieurs, un actif important du patrimoine agricole local. La valeur accordée à cette exploitation agricole familiale tient notamment au fait qu'elle fait partie du paysage agricole depuis plusieurs années et que la vente de produits frais en kiosque a permis de tisser une relation continue avec la communauté locale (PR3.2, p. 38). D'ailleurs, les représentants de la ferme ont fait mention du rayonnement de leur entreprise en soulignant le fait qu'ils offrent des possibilités de stage aux étudiants de l'Université Laval, de l'Institut de technologie agricole de Saint-Hyacinthe et du Lycée agricole de Le Fresme, en France (DM65, p. 2).

Le promoteur a vigoureusement soutenu vouloir préserver la viabilité de cette entreprise et a proposé d'importantes mesures d'atténuation. Ces mesures visent à agrandir la superficie cultivée à l'intérieur des limites de la propriété, à acquérir de nouvelles superficies compatibles avec les cultures de la ferme, à compenser les pertes financières encourues, à aménager un nouvel accès à la ferme et à déplacer le kiosque de vente ailleurs sur la propriété (PR3.3, annexe A, p. 3-6). Le promoteur a en outre indiqué que des démarches exploratoires sont en cours afin d'analyser la faisabilité d'acquisition de parcelles de terrain en prévision du déplacement éventuel des cultures (DA28).

L'efficacité de certaines de ces mesures a cependant été mise en doute par les propriétaires de la ferme, par leur consultant agroenvironnemental et par le deuxième

vice-président de la Fédération des producteurs maraîchers du Québec lors de la présentation de son mémoire à l'audience publique. Ce dernier a souligné que le morcellement d'une exploitation agricole et le déplacement de cultures sont des pratiques fortement déstabilisantes qui comportent des risques de démobilisation pour les agriculteurs concernés. À son avis, l'agriculture pratiquée à la Ferme Sainte-Catherine enr. nécessite, entre autres, une bonne connaissance des sols, laquelle prend plusieurs années à acquérir (M. Normand Legault, DT4, p. 75, 76 et 87). Les travaux de déplacement s'étendraient ainsi sur plusieurs années et comporteraient une grande période d'incertitude incompatible avec les impératifs de gestion d'une entreprise.

Les avis agronomiques du promoteur ont mis en évidence les difficultés liées au remplacement potentiel des superficies cultivées qui seraient soustraites par la réalisation du projet (PR8.2 ; PR8.4 ; PR3.3, annexe C ; DA20). Pour la commission, ce point de vue alimente le doute quant à l'efficacité potentielle de certaines mesures d'atténuation avancées par le promoteur, et ce, en dépit d'un cinquième avis agronomique déposé par le promoteur le 5 décembre 2006 (DA35).

- *La commission constate que la variante A-nord privilégiée par le ministère des Transports occasionnerait la perte de superficies cultivables qui compromettrait la survie économique de la Ferme Sainte-Catherine enr., pourtant considérée comme un actif important du patrimoine agricole local.*

Pour la commission, si le projet se réalisait tel quel, l'avenir de la ferme serait sérieusement menacé. Or, selon le promoteur qui a évalué l'impact de douze types différents d'échangeurs possibles à l'intersection avec la route 216 et le chemin Dunant, aucun d'entre eux ne permettrait d'éviter des pertes de superficies cultivables susceptibles de préserver la viabilité de la Ferme Sainte-Catherine (DA33, tableau 2, p. 11). Pour la commission, la solution proposée comporte elle aussi un empiètement trop important, en raison des bretelles d'accès et des voies de desserte prévues pour permettre les échanges entre le chemin Dunant, la route 216 et la voie de contournement.

Ainsi, un premier moyen pour diminuer l'empiètement serait de ne pas prévoir d'échangeur à la route 216. Un second pourrait être de déplacer le tracé légèrement vers le nord de façon à utiliser la totalité de l'espace occupé par l'actuelle montée d'Ascot. Ce rapprochement de l'autoroute avec le Collège du Mont-Sainte-Anne ne devrait pas modifier significativement le climat sonore ni pour les résidants de l'institution ni pour les usagers de la patinoire intérieure qui sont soustraits aux bruits extérieurs. En effet, la montée d'Ascot accueille actuellement 12 300 véhicules chaque jour, dont 12 % de camions, en comparaison avec les 16 000 véhicules, dont

10 % de camions, estimés par la commission pour l'autoroute projetée (DA34, p. 19 ; PR3.3, annexe C).

La commission considère que, dans sa recherche de solutions et dans une optique d'aménagement concerté, le promoteur devrait évaluer les conséquences d'un empiètement sur la propriété du Collège du Mont-Sainte-Anne en y associant les propriétaires fonciers. De plus, la commission estime qu'un empiètement sur la propriété du Collège du Mont-Sainte-Anne, même s'il devait être important et nécessiter le déplacement de la patinoire intérieure ailleurs sur la propriété, serait préférable à un empiètement en zone cultivée. Pour la commission, le succès du déménagement d'un bâtiment est plus assuré que celui du déplacement d'un verger, sans égard au coût.

Bien que la présence d'un terrain adjacent pouvant être remis en culture puisse paraître une solution intéressante pour compenser l'empiètement sur la Ferme Sainte-Catherine enr., il n'en demeure pas moins que les facteurs déterminant le succès d'une telle entreprise apparaissent toujours aussi risqués sur le plan humain, agricole et commercial.

- ***Avis 4*** *— La commission est d'avis que le tracé A-nord ne serait acceptable que si l'empiètement sur la Ferme Sainte-Catherine enr. était réduit de façon à assurer la viabilité de l'entreprise.*

Le tracé 99-A

Compte tenu des conséquences anticipées sur les quartiers résidentiels à proximité de la variante B-sud ainsi que celles sur la Ferme Sainte-Catherine enr. qui seraient occasionnées par la variante A-nord, la commission a jugé bon de pousser plus loin sa réflexion pour tenter de trouver d'autres avenues de solution à partir de l'information transmise lors de l'audience publique.

La commission a ainsi examiné le tracé 99-A, un tracé conçu en 1999 et décrit dans l'étude d'impact du ministère des Transports, mais qui n'a pas fait l'objet d'une analyse détaillée. Le tracé 99-A débuterait à la fin actuelle de l'autoroute 410 pour rapidement bifurquer vers l'est afin de traverser la route 216 entre le monastère de Mariannhill, au sud, et les stades sportifs de l'Université de Sherbrooke, au nord. À l'est de la route 216, le tracé continue sur le terrain de l'Université de Sherbrooke, puis traverse le chemin Dunant entre le mont Bel-Horizon et le mont Bellevue. À partir de ce dernier point, le tracé est identique à celui de la variante A-nord jusqu'au chemin Bel-Horizon.

Tout comme le tracé A-nord, le tracé 99-A empiéterait sur les propriétés du Collège du Mont-Sainte-Anne dans sa partie nord et de la Communauté des missionnaires de Mariannhill dans sa partie sud. Les deux tracés traverseraient également la propriété de l'Université de Sherbrooke, sur laquelle se trouve la pointe sud-ouest du Parc du Mont-Bellevue.

Le Collège du Mont-Sainte-Anne ne serait pas davantage touché par le tracé 99-A que par le tracé A-nord, puisque l'infrastructure autoroutière passerait à une distance similaire dans les deux cas. En fait, les impacts visuels et sonores pourraient être amoindris grâce à la présence d'un boisé parallèle au tracé 99-A. Il y aurait toutefois une perte de terrain pour l'Université qui serait supérieure aux 6,5 ha requis pour le tracé A-nord. Il est également à craindre que la présence de l'autoroute ne vienne perturber la tranquillité du monastère de Mariannhill. Pour cette communauté, la commission constate aussi que les impacts visuels occasionnés par le tracé 99-A feraient en sorte de modifier de façon permanente le paysage, élément central du cadre de vie des missionnaires de Mariannhill.

Le tracé 99-A, étant situé plus au nord que les autres variantes, épargnerait totalement la montée d'Ascot, un lien privilégié par plusieurs, dont les exploitants des carrières à proximité du chemin Dunant.

Toutefois, selon le promoteur, l'utilisation actuelle du sol du tracé 99-A rend pratiquement impossible l'aménagement d'un échangeur sécuritaire à la route 216 sans empiéter de façon importante sur les terrains institutionnels limitrophes et nécessiter l'expropriation d'installations existantes. Cette situation apparaît tout aussi contraignante pour les deux autres variantes. Dans le cas de la variante A-nord, les éléments limitatifs sont l'empiètement sur la Ferme Sainte-Catherine enr. et la proximité de la patinoire intérieure du Collège du Mont-Sainte-Anne ; dans le cas de la variante B-sud, la courbe prononcée au niveau de la route 216 serait située à proximité des quartiers résidentiels et de la carrière Bel-Horizon, ce qui limiterait l'aménagement des échangeurs (DA33, p. 3 et 7).

Les normes du ministère des Transports relatives aux échangeurs font état d'une distance minimale de 8 km, mais jamais moins de 5 km entre deux échangeurs situés en milieu rural. En milieu urbain, cette norme est de 3 km et jamais moins de 2 km. Néanmoins, dans certaines situations, l'aménagement d'échangeurs peut faire en sorte que leur espacement soit quelque peu réduit par rapport aux normes afin de mieux satisfaire les besoins de la circulation (DQ1.1, annexe 1). Dans le cas présent, la commission constate que les échangeurs prévus au boulevard de l'Université et à la route 216 seraient distants de moins de 2 km, ce qui correspond à la limite inférieure de l'ensemble des normes. L'échangeur qui était planifié au chemin Dunant

aurait été, quant à lui, construit à une distance encore plus réduite, soit à un peu plus de 1 km de l'échangeur prévu à la route 216.

- *La commission constate que le tracé 99-A comporte deux impacts majeurs. Il nécessiterait un empiètement important sur le campus de l'Université de Sherbrooke et menacerait le cadre de vie monacal de la communauté de Mariannhill.*

L'accessibilité au campus de l'Université de Sherbrooke

L'Université de Sherbrooke se montre préoccupée par sa croissance et elle désire préserver l'intégralité du campus principal en prévision de son développement futur. Elle s'inquiète des conséquences des tracés qui recoupent son campus, parce qu'ils la priveraient de terrains dont certaines parties font déjà l'objet de projets précis. En revanche, elle mentionne vouloir ouvrir éventuellement le réseau routier de son campus sur l'extérieur (DM71, p. 4). À ce sujet, le promoteur a indiqué que l'Université de Sherbrooke envisageait deux nouveaux accès à son campus, l'un au chemin Sainte-Catherine (route 216) et l'autre au chemin Dunant (DA34, p. 13 et DA34.1, p. 9).

Tout en reconnaissant que l'installation d'un échangeur à la route 216 puisse constituer un choix intéressant compte tenu des caractéristiques de cette voie de circulation, la commission s'interroge sur l'efficacité réelle d'un tel échangeur afin d'accroître la facilité d'accès au campus universitaire puisque le problème se situerait plutôt à l'entrée même du campus. Présentement, le trafic en direction de l'Université de Sherbrooke provient du boulevard de l'Université et de la route 216 qui convergent tous deux à proximité du campus. L'ajout d'un échangeur à la route 216 ne diminuerait sans doute pas de façon suffisante l'effet d'entonnoir actuellement vécu par les usagers de ces deux voies d'accès. Les données à cet effet font état d'un débit moyen actuel de 16 700 véhicules par jour sur la route 216 ainsi que d'un débit moyen estimé à 13 300 véhicules par jour dès la mise en service de la voie de contournement projetée, ce qui représenterait une baisse de l'ordre de 20 % (PR3.3, annexe C et DA1, p. 26). Néanmoins, compte tenu des intentions de l'Université, il est possible que la fréquentation automobile s'accroisse au rythme du développement du campus.

L'Université de Sherbrooke pourrait donc, dans un avenir prévisible, demeurer la plus grande génératrice de circulation automobile dans le secteur ouest, et ce, malgré les efforts remarquables qu'elle a déployés pour inciter les étudiants et le personnel universitaire à utiliser le transport en commun. À cet égard, et dans une perspective d'équité et de solidarité sociales, l'Université de Sherbrooke serait sollicitée à la hauteur de sa responsabilité quant aux inconvénients suscités quotidiennement par la circulation sur le réseau routier.

Par ailleurs, l'Université a plusieurs fois démontré sa capacité à croître et à se développer en dehors de son campus initial, notamment à Fleurimont, Longueuil, Saguenay et Moncton (DM71, p. 2). Selon la commission, l'enseignement et la recherche, contrairement à l'agriculture, sont associés à des gens plus qu'à des lieux, de telle sorte que l'Université dispose d'une plus grande souplesse dans l'organisation de ses activités et la gestion des impacts environnementaux que la fonction agronomique.

- *La commission constate que l'accès au campus de l'Université de Sherbrooke via un éventuel échangeur à la route 216 n'aurait pas l'effet réducteur nécessaire à l'amélioration significative des conditions de circulation actuellement observables à l'entrée du campus universitaire.*

L'échangeur au chemin Dunant

La commission n'est pas convaincue de la pertinence d'enlever l'échangeur initialement prévu au chemin Dunant, lequel pourrait modifier la répartition éventuelle du trafic sur le réseau routier donnant accès à l'Université. Cet aspect n'ayant pas été évalué par le promoteur, il est impossible d'en quantifier exactement les effets. Toutefois, la commission considère qu'il pourrait y avoir maintenant, avec le prolongement de l'autoroute 410, une occasion privilégiée permettant au ministère des Transports, en partenariat avec l'Université de Sherbrooke et la Ville de Sherbrooke, de réexaminer les accès est et ouest désirés par l'Université. Dans cette perspective et à l'appui des possibilités de développement vers le sud de l'Université de Sherbrooke, il pourrait être pertinent de revoir également le type d'accès au chemin Dunant à partir de l'autoroute 410 (DA34, p. 14). Ainsi, dans l'éventualité d'un accès à l'Université par un échangeur au chemin Dunant, au lieu d'un échangeur à la route 216, on pourrait répondre au souhait de l'Université d'avoir deux accès pour son campus, l'un à l'ouest par le boulevard de l'Université et l'autre à l'est par le chemin Dunant, tout en minimisant les impacts sur le milieu humain.

- *La commission constate qu'un échangeur au chemin Dunant faciliterait l'aménagement d'un accès est à l'Université de Sherbrooke.*

En résumé

Dans son analyse du secteur ouest, la commission a dégagé trois objectifs à atteindre simultanément en vue de favoriser l'occupation et le développement équilibrés et concertés de l'ensemble du territoire. Premièrement, la réalisation de la voie de contournement doit préserver la qualité de vie des citoyens et le cadre de vie des institutions touchées par le projet d'autoroute. Deuxièmement, le projet doit permettre

la viabilité économique de la Ferme Sainte-Catherine enr. Troisièmement, le tracé retenu doit protéger le potentiel de développement de l'Université de Sherbrooke.

- *La commission constate qu'aucun des tracés considérés dans le secteur ouest n'est libre d'inconvénients et que la réalisation de la voie de contournement sud entraînerait des répercussions sur le milieu humain.*

- ***Avis 5** — Compte tenu des objectifs de contournement routier, de maintien de la qualité de vie, de viabilité économique et d'accès au campus de l'Université de Sherbrooke, la commission est d'avis que, dans le secteur ouest : 1) le tracé A-nord serait à privilégier seulement s'il pouvait être déplacé vers le nord à la hauteur de la Ferme Sainte-Catherine enr., en concertation avec le Collège du Mont-Sainte-Anne, et s'il comportait un échangeur au chemin Dunant donnant accès, du côté est, à l'Université de Sherbrooke ; 2) le tracé 99-A pourrait être étudié en profondeur et faire l'objet d'un projet concerté entre le ministère des Transports et la Communauté des missionnaires de Mariannhill, l'Université de Sherbrooke et la Ville de Sherbrooke si le tracé A-nord ne pouvait être modifié ; 3) le tracé B-sud ne devrait pas être retenu.*

Le secteur centre

La circulation sur le chemin Bel-Horizon

Le chemin Bel-Horizon est une route municipale à deux voies contiguës qui relie, dans un axe est-ouest, les chemins Dunant et Belvédère Sud. Le découpage administratif fait en sorte qu'une partie de ce chemin est située dans la ville de Sherbrooke, l'autre étant dans la municipalité du canton de Hatley. Cette artère rurale longe la carrière Bel-Horizon, point de départ de nombreux camions transportant de la pierre et du béton bitumineux vers les chantiers de la région.

Selon la municipalité du canton de Hatley, le chemin Bel-Horizon aurait connu une augmentation considérable du trafic lourd au cours des dix dernières années (M. Paul Conway, DT1, p. 17). À l'appui de cette affirmation, les relevés du ministère des Transports indiquent que le débit journalier moyen annuel de cette route aurait presque doublé au cours de cette période (PR3.1, p. 36). Actuellement, le débit journalier moyen de cette rue locale qui, de l'avis du Ministère, « ne devrait pas vraiment dépasser 3 000 véhicules par jour » atteint plutôt 7 800 véhicules, dont 14 % de camions (M. Jean Gagné, DT1, p. 22). L'importance actuelle du trafic sur le chemin Bel-Horizon et la proportion élevée de véhicules lourds constituent des irritants majeurs pour la municipalité du canton de Hatley et les riverains du chemin Bel-Horizon, tant sur le plan de la qualité de vie qu'en raison des frais liés à sa réfection.

L'étude d'impact déposée en juin 2005 prévoyait la construction d'un échangeur à l'intersection de l'autoroute projetée et du chemin Dunant, ce qui aurait canalisé une bonne partie des usagers vers l'autoroute, libérant du même coup le chemin Bel-Horizon d'une bonne part de sa circulation. Toutefois, une modification apportée en juin 2006 éliminait cet échangeur et prévoyait plutôt des voies de desserte pour relier le chemin Dunant à l'échangeur voisin, soit celui de la route 216. Ce faisant, l'accès à la voie de contournement projetée serait aisé pour les véhicules en direction ouest, mais il serait considérablement allongé pour ceux en direction est, à partir du chemin Dunant. Ainsi, un automobiliste voulant se diriger vers l'est devrait d'abord emprunter les voies de desserte de l'autoroute 410 en direction ouest sur environ un kilomètre, accéder à l'autoroute au niveau de la route 216, et refaire le parcours en sens inverse pour rejoindre sa destination.

Pour la municipalité du canton de Hatley, le contournement projeté ne peut pas réaliser pleinement ses objectifs et libérer les artères locales du trafic de transit s'il ne prévoit pas un échangeur au chemin Dunant. Son représentant a affirmé, lors des séances publiques, que les voyageurs venant des routes 143 et 108 en direction du chemin Dunant ne se rendraient pas jusqu'à l'échangeur de la route 216 puisqu'ils quitteraient plutôt l'autoroute projetée à l'intersection du chemin Belvédère, pour atteindre leur destination par le chemin Bel-Horizon :

> [...] la majorité des gens, lorsqu'ils seront habitués, sortiront sur le chemin Belvédère, emprunteront le chemin Bel-Horizon pour se rendre aux carrières ou se rendre sur Dunant pour aller vers la ville de Sherbrooke. Donc, ça ne réglera pas la circulation immense qu'il y a présentement sur le chemin Bel-Horizon.
> (M. Éric Gravel, DT5, p. 22)

C'est pourquoi la municipalité met sérieusement en doute l'affirmation du promoteur selon laquelle la voie de contournement projetée engendrerait une diminution de 83 % du débit journalier moyen de circulation sur le chemin Bel-Horizon, et passerait de 7 800 à 1 300 véhicules, toutes catégories confondues.

La commission comprend les préoccupations de la municipalité du canton de Hatley concernant la qualité de vie des riverains du chemin Bel-Horizon et l'impact économique lié au camionnage de transit. Tout en reconnaissant que la voie de contournement proposée amènerait une diminution importante du débit journalier moyen de circulation sur le chemin Bel-Horizon, la commission estime qu'en raison de l'accessibilité limitée à la hauteur du chemin Dunant une partie du trafic pourrait décider de continuer à emprunter le chemin Bel-Horizon. Ainsi, il est plausible que la réduction de trafic n'atteigne pas les résultats prévus par le promoteur.

En ce qui a trait plus spécifiquement à la circulation des véhicules lourds, le propriétaire de la carrière Bel-Horizon, Construction DJL inc., a confirmé qu'advenant la réalisation de la voie de contournement projetée les camionneurs se dirigeant vers l'est choisiraient d'emprunter le chemin Bel-Horizon jusqu'à la rue Belvédère Sud, où une intersection possiblement munie d'un feu de circulation permettrait d'accéder à l'autoroute projetée. Plus court de deux kilomètres, ce trajet permettrait aux conducteurs de camions de minimiser leurs coûts de transport et de conserver leur avantage concurrentiel actuel (M. Gilles Therrien, DT5, p. 40 à 42). Conscient de cette situation, le promoteur anticipe d'ailleurs une augmentation de la proportion de véhicules lourds qui passerait de 14 % à 24 % sur le chemin Bel-Horizon, et ce, malgré la diminution globale de circulation prévue (PR3.3, annexe C). En fait, il a précisé que la décision initiale de construire un échangeur au chemin Dunant « était liée à la présence des camions provenant des carrières » (DQ1.1, p. 9).

Ajoutons que, pour les propriétaires de la carrière Bel-Horizon, le fait d'installer un échangeur au chemin Dunant ne constituerait qu'une partie de la solution. À la suite de la réalisation du projet, il ne leur serait plus possible d'utiliser la montée d'Ascot, une route qui représente pour eux le chemin le plus court en direction de Sherbrooke. Ils ont d'ailleurs participé à sa construction à l'époque, avant qu'elle ne soit remise à la municipalité d'Ascot, maintenant fusionnée avec la Ville de Sherbrooke (DA34, p. 19). Ils ont rappelé que, lors de la cession officielle à la municipalité, il y avait « un élément d'obligation de la municipalité de maintenir ça en fonction ou de le remplacer par quelque chose d'équivalent » (M. Gilles Therrien, DT5, p. 43). Pourtant, le projet du Ministère, dans sa forme actuelle, prévoit la désaffectation de cette artère (M. Lauréat Thériault, DT2, p. 28).

La commission déplore que le projet ne puisse mieux tenir compte des besoins des utilisateurs de la carrière Bel-Horizon. Les propriétaires de la carrière ont contribué à la mise en place d'une artère très fréquentée et se trouveraient confrontés à une solution qui ne réglerait qu'en partie leur problème, particulièrement pour les déplacements en direction est. Dans ce contexte, la construction d'un échangeur au chemin Dunant pourrait compenser, en partie, les inconvénients subis puisqu'il permettrait un accès rapide à partir de cette route, tant vers l'est que vers l'ouest.

Par ailleurs, la commission comprend que la modification à l'échangeur de la route 216 et l'enlèvement de l'échangeur initialement prévu au chemin Dunant sont consécutifs à une recherche visant à diminuer l'empiètement de l'autoroute projetée sur les terres de la Ferme Sainte-Catherine enr. Toutefois, la solution retenue dans ce cas comporte des conséquences pour les utilisateurs de la carrière Bel-Horizon, les riverains du chemin Bel-Horizon, et la municipalité du canton de Hatley.

- *La commission constate qu'il y aurait une diminution importante du débit sur le chemin Bel-Horizon à la suite de la réalisation de la voie de contournement projetée. Toutefois, cette réduction ne serait vraisemblablement pas aussi importante que le prévoit le ministère des Transports en raison de la suppression de l'échangeur au chemin Dunant, et le pourcentage de véhicules lourds passerait de 14 % à 24 %.*

- ***Avis 6 —*** *La commission est d'avis que la construction d'un échangeur à l'intersection du chemin Dunant, tel que cela avait été planifié avant juin 2006 dans le cadre du projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410, permettrait de régler davantage les problèmes liés à la circulation de transit sur le chemin Bel-Horizon et améliorerait l'accès à l'autoroute pour les utilisateurs de la carrière Bel-Horizon.*

L'augmentation de la circulation sur la rue Belvédère Sud

La rue Belvédère Sud, une artère locale dont l'orientation nord-sud permet un accès direct à l'arrondissement du Mont-Bellevue, sectionnerait la voie de contournement projetée à mi-chemin entre le chemin Dunant et la rue Queen.

Il y circule quotidiennement quelque 5 800 véhicules (PR3.3, annexe C). Cette voie de circulation a retenu l'attention de la commission parce que les modifications apportées par le ministère des Transports dans son deuxième addenda en juin 2006 auraient des répercussions marquées sur l'achalandage de la rue Belvédère Sud. Selon lui, l'enlèvement de l'échangeur initialement prévu au chemin Dunant amènerait le déplacement d'une partie de la circulation vers la rue Belvédère Sud, ce qui aurait pour effet d'en augmenter le débit de 81 %. Le Ministère estime que cette hausse équivaudrait à 4 700 véhicules, engendrant ainsi un débit journalier moyen de 10 500 véhicules (M. Louis Ferland, DT3, p. 27 ; PR3.3, p. 4 et 5).

Le pourcentage relatif de véhicules lourds qui emprunteraient cette artère demeurerait sensiblement le même, c'est-à-dire 2 % du nombre total de véhicules (M^{me} Marie-France Bergeron, DT3, p. 30 et 37). En chiffres absolus, cela signifie que le nombre moyen de camions passerait de 120 à 220 par jour selon les estimations pour l'année 2021.

Une telle augmentation de la circulation aurait des conséquences sur la fluidité des déplacements et abaisserait le niveau de service qui pourrait, selon une évaluation rapide du promoteur, passer de C à D pour l'heure de pointe du matin (DQ1.1, p. 8). Il affirme néanmoins que le volume de circulation en cause « respecte *a priori* la norme usuelle pour une artère urbaine de ce type » (PR3.3, p. 5). Pour la commission, le passage du niveau de service de C à D est toutefois significatif puisque, selon les termes mêmes du Ministère, « à partir du niveau D, les conditions de circulation se

détériorent » (PR3.1, p. 47). Par ailleurs, la commission note qu'aucune mesure d'atténuation n'a été prévue à cet égard, en dépit du fait que l'impact est qualifié de moyen (PR3.3, tableau 2-5, p. 22).

Lors de l'audience publique, la Ville de Sherbrooke a fait part de son intention d'étudier la possibilité d'instaurer des mesures d'atténuation des impacts sur la rue Belvédère Sud. Ainsi, un projet concernant cette artère serait soumis pour approbation dans le cadre du budget triennal des immobilisations 2007-2008-2009. Ce projet vise à assurer la coordination des feux de circulation sur la rue Belvédère Sud, entre la rue Short et le chemin Dunant, dans le but d'améliorer la fluidité de la circulation et de réduire les risques de congestion. La Ville a toutefois émis des réserves quant à l'efficacité à long terme de cette solution, précisant que si, « avec les années, des problèmes de congestion se manifestent, il faudrait alors envisager un élargissement de la rue Belvédère afin d'augmenter le nombre de voies sur les tronçons problématiques » (DQ2.2). La Ville reconnaît cependant que cette option pourrait être difficilement réalisable car la largeur de l'emprise résiduelle, le long de cette artère, varie en fonction de la proximité du milieu bâti. Elle estime que des études plus poussées devraient être réalisées afin d'en évaluer la faisabilité.

La commission comprend qu'advenant la réalisation du projet la rue Belvédère Sud aurait un effet attractif parce qu'elle offrirait aux visiteurs de l'autoroute projetée un accès au centre-ville de Sherbrooke et aux quartiers résidentiels de l'arrondissement du Mont-Bellevue. Le promoteur n'a pas procédé à l'évaluation des impacts résultant d'une augmentation de 81 % de la circulation, mais il est raisonnable d'anticiper une hausse du niveau sonore, de la pollution et des nuisances généralement liées à la circulation en milieu urbain, ainsi qu'une diminution du niveau de service et de la sécurité sur cette artère. En conséquence, on peut s'attendre à une dégradation des conditions du milieu, tant pour les riverains que pour les usagers de la route. À l'instar de la Ville de Sherbrooke, la commission n'est pas convaincue de la faisabilité des mesures d'atténuation envisagées en raison des caractéristiques particulières de cette longue artère, étroite par endroits.

Par ailleurs, la commission remarque que, dans ce cas-ci comme dans celui du chemin Bel-Horizon analysé à la section précédente, la décision d'enlever l'échangeur au chemin Dunant amène une réorganisation des déplacements dont les répercussions se feraient sentir sur des artères locales du réseau. Advenant que le promoteur ne trouve pas d'autres solutions visant à réduire l'empiètement en zone agricole à proximité de la route 216, la rue Belvédère Sud pourrait en subir le contrecoup, d'autant plus que l'efficacité des mesures d'atténuation pour réduire les impacts sur la sécurité et la qualité de vie des résidants et des usagers de cette artère n'a pas été démontrée.

À l'inverse, l'option de construire un échangeur au chemin Dunant aurait l'avantage d'offrir deux voies d'accès distinctes vers l'arrondissement du Mont-Bellevue et répartirait la circulation automobile entre le chemin Dunant et la rue Belvédère Sud. Cette solution aurait également l'avantage de réduire les impacts environnementaux et sociaux sur une bonne partie de la rue Belvédère Sud.

- *La commission constate que l'augmentation considérable de circulation prévue sur la rue Belvédère Sud, à la suite de la réalisation de la voie de contournement projetée qui ne comporte pas d'échangeur au chemin Dunant, aurait des conséquences importantes sur la sécurité et la qualité de vie des automobilistes et des riverains de cette artère.*

- *La commission constate que la Ville de Sherbrooke a exprimé des doutes quant à la faisabilité des mesures d'atténuation visant à réduire les impacts de l'augmentation du trafic sur la rue Belvédère Sud à la suite de la réalisation de la voie de contournement projetée.*

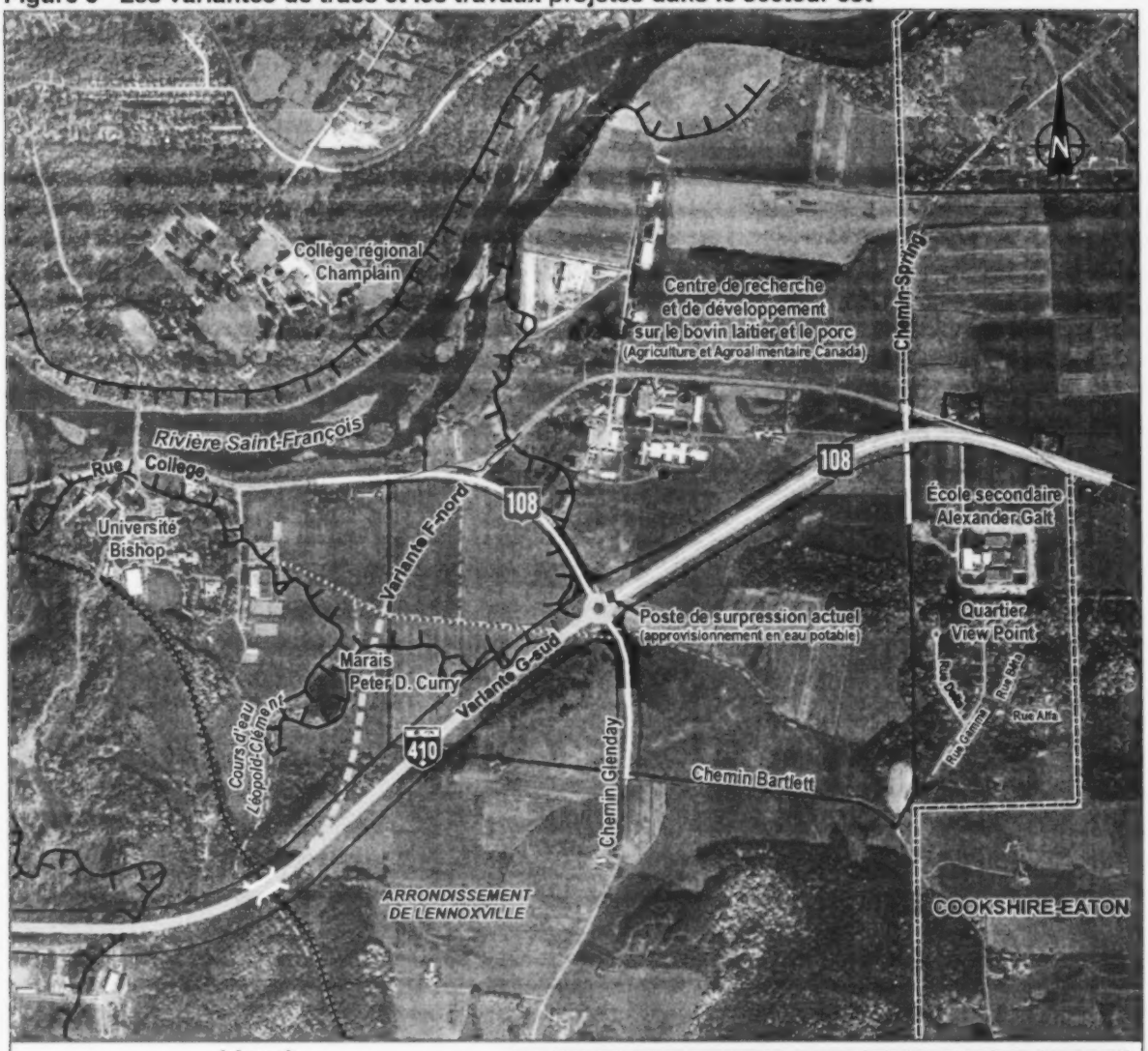
- ***Avis 7** — Considérant l'importance de l'impact anticipé sur la rue Belvédère Sud à la suite de la réalisation de la voie de contournement projetée, et en raison des incertitudes relatives à la faisabilité des mesures d'atténuation envisagées par la Ville de Sherbrooke pour réduire les impacts de l'augmentation importante de circulation, la commission est d'avis que le ministère des Transports devrait reconsidérer la construction d'un échangeur à la hauteur du chemin Dunant.*

Le secteur est

Le tracé et les travaux projetés

Le secteur est se caractérise par un milieu vallonné, en partie boisé, mais essentiellement agricole. Le promoteur y a élaboré deux variantes de tracé, soit les variantes F-nord et G-sud (figure 3). Malgré qu'elle soit presque deux fois plus longue que la variante F, la variante G a été privilégiée principalement pour améliorer la sécurité des activités du Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc situé en bordure de la route 108 (ferme expérimentale d'Agriculture et Agroalimentaire Canada) de même que pour s'éloigner davantage du campus de l'Université Bishop et de l'aménagement faunique de Canards Illimités Canada (marais Peter D. Curry). Aussi, la variante G évite presque totalement la plaine inondable de récurrence 20 ans en bordure de la rivière Saint-François.

Figure 3 Les variantes de tracé et les travaux projetés dans le secteur est



Légende

Voie de contournement retenue
- Une chaussée à 2 voies contiguës (étape 1)
- Une chaussée à 4 voies contiguës
- Emprise

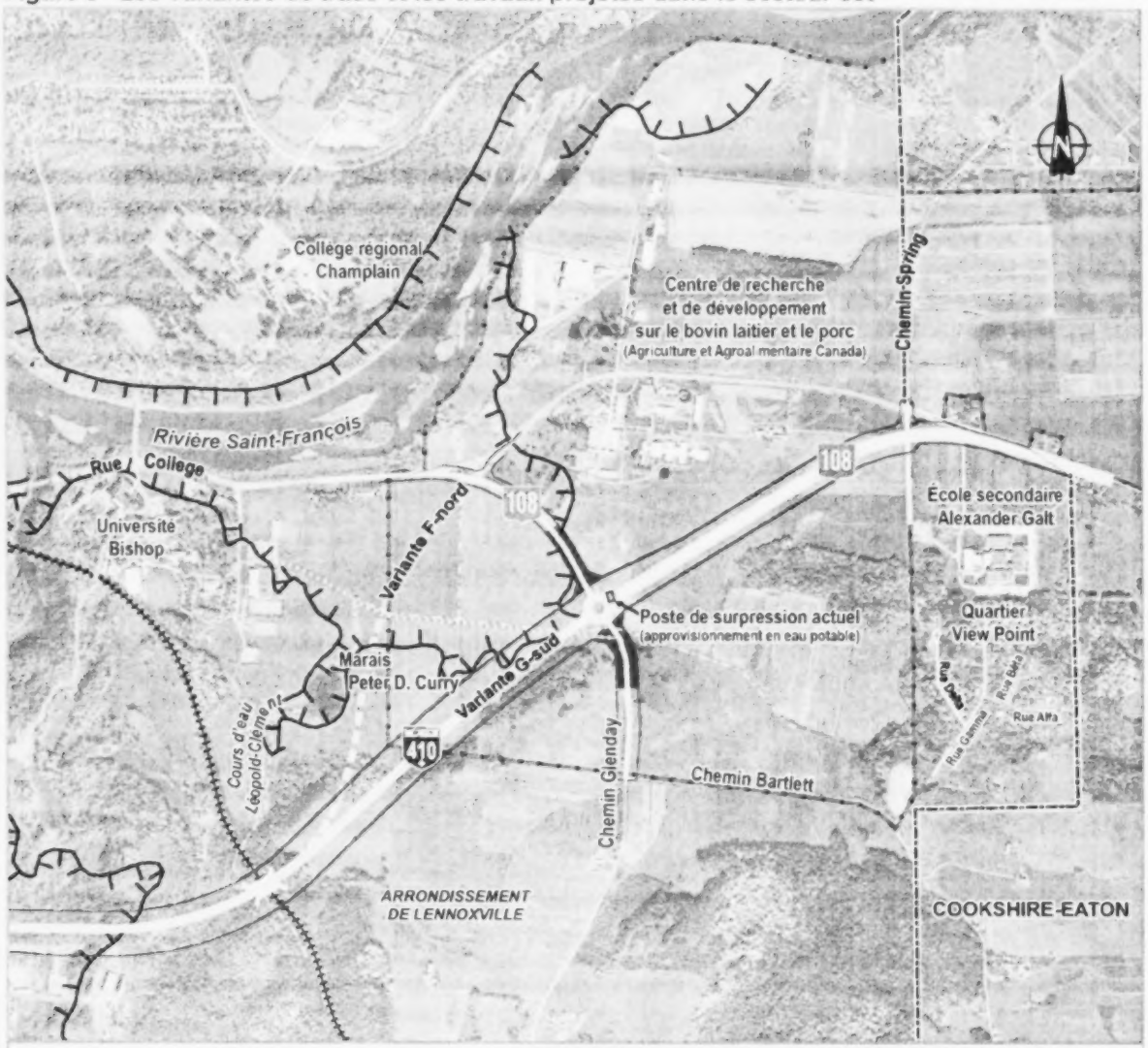
Ouvrages et travaux connexes
- Carrefour giratoire double
- Viaduc
- Tronçon de la route 108 actuelle qui serait désaffecté
- Réaménagement du chemin Glenday et servitude de non-accès
- Prolongement du chemin Spring et nouvel accès à l'école

- Limite municipale
- Limite de propriété du CRDBLP (Agriculture et Agroalimentaire Canada)
- Cours d'eau
- Limite de la zone inondable de récurrence 20 ans
- Voie ferrée (Canadien Pacifique)
- Chemin de terre privé
- Piste cyclable

Échelle approximative 0 200 m

Sources : adaptée de PR3.1, figures 2-5, 2-6, 4.1, 6-4 et 7-2 ; PR3.3, figure 2-3 ; DA1, p. 49 ; DA12 ; DA26 ; DB37, figure 3.1.

Figure 3 Les variantes de tracé et les travaux projetés dans le secteur est



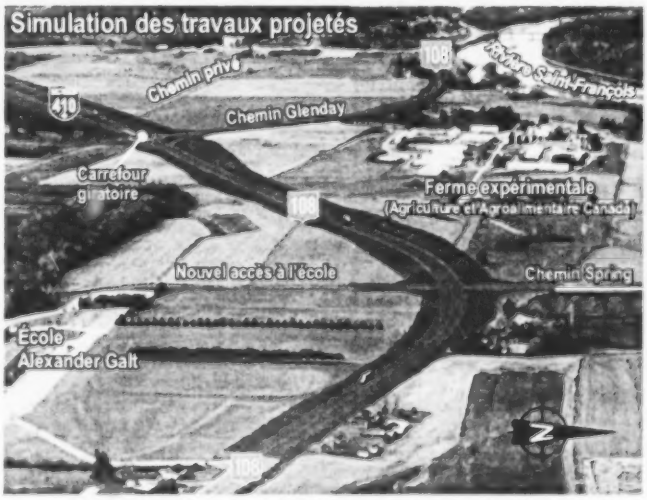
Légende

Voie de contournement retenue
- Une chaussée à 2 voies contiguës (étape 1)
- Une chaussée à 4 voies contiguës
- Emprise

Ouvrages et travaux connexes
- Carrefour giratoire double
- Viaduc
- Tronçon de la route 108 actuelle qui serait désaffecté
- Réaménagement du chemin Glenday et servitude de non-accès
- Prolongement du chemin Spring et nouvel accès à l'école

- Limite municipale
- Limite de propriété du CRDBLP (Agriculture et Agroalimentaire Canada)
- Cours d'eau
- Limite de la zone inondable de récurrence 20 ans
- Voie ferrée (Canadien Pacifique)
- Chemin de terre privé
- Piste cyclable

Échelle approximative 0 200 m



Sources : adaptée de PR3.1, figures 2-5, 2-6, 4.1, 6-4 et 7-2 ; PR3.3, figure 2-3 ; DA1, p. 49 ; DA12 ; DA26 ; DB37, figure 3.1.

Le tracé proposé amorce son parcours assez loin du campus universitaire Bishop et va rejoindre, en direction nord-est, la route 108 actuelle, à une centaine de mètres à l'est du chemin Spring. Ainsi, à partir de la voie ferrée du Canadien Pacifique, il longe une petite butte boisée d'environ 30 m de hauteur en passant sur les terres agricoles du Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc, franchit le chemin Glenday, poursuit sa course sur la propriété d'Agriculture et Agroalimentaire Canada puis empiète légèrement sur le terrain de l'école secondaire Alexander Galt avant d'atteindre la route régionale. La plus grande part du tracé proposé se trouve donc à bonne distance des zones habitées et à au moins 500 m du secteur résidentiel View Point où demeurent une cinquantaine de familles (PR3.1, p. 49 (fig. 1-5), p. 139 (fig. 2-7) et p. 226 à 229 ; PR3.3, p. 5 et 15 (fig. 2-3) ; PR5.1, p. 23 et 25 (fig. 2-5) ; M. Louis Ferland, DT3, p. 12).

À l'ouest du chemin Glenday, le projet prévoit deux chaussées à deux voies chacune, avec terre-plein central de 26 m et emprise nominale de 90 m. Pour le moment, le promoteur n'entend toutefois réaliser qu'une chaussée à deux voies contiguës. À l'est du chemin Glenday, l'autoroute laisserait place à une route régionale à quatre voies contiguës (route 108), avec emprise nominale de 40 m[1]. Un carrefour à niveau de type giratoire double assurerait les liaisons entre l'autoroute, la route 108 et le chemin Glenday, lequel serait assujetti à une servitude de non-accès sur 200 m de part et d'autre de l'intersection (PR3.1, p. 248, 251, 261, 265 (fig. 6-4) et 267 ; DB37, p. 3-5 et 3-6 ; M. Louis Ferland, DT3, p. 44 ; DQ1.1, p. 2).

Le tronçon de la route 108 au nord du Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc serait remis à la Ville de Sherbrooke qui pourrait éventuellement le céder à Agriculture et Agroalimentaire Canada afin d'en faire un chemin d'accès privé à ses installations. La portion restante de la route 108, à l'ouest de la ferme expérimentale, serait alors déviée vers le sud jusqu'au carrefour giratoire en empruntant le chemin Glenday. Quant au chemin Spring, il serait quelque peu prolongé pour assurer son raccordement à la future route 108 (PR3.1, p. 251, 252 et 265 (fig. 6-4)).

Les répercussions anticipées

À la hauteur de l'école Alexander Galt, la vitesse de circulation sur la route 108 serait maintenue à 50 km/h aux heures de passage des autobus scolaires, mais l'accès à la propriété serait déplacée en face du chemin Spring et il y aurait installation d'un feu de circulation afin d'accroître la sécurité à cette intersection, notamment au regard

1. La section de la route 108 qui passe devant l'école Alexander Galt comprend déjà quatre voies contiguës dont deux voies lentes pour camion.

des manœuvres d'entrées et de sorties de l'établissement scolaire (PR3.1, p. 252 ; M. Louis Ferland, DT3, p. 74 à 76).

La désaffection d'une partie de la route 108 actuelle, soit entre les chemins Glenday et Spring, et sa convergence vers l'autoroute projetée amélioreraient également la sécurité de ses usagers de même que celle des employés d'Agriculture et Agroalimentaire Canada devant circuler aux environs, d'autant plus qu'un nouveau lieu d'implantation de la ferme laitière est prévu au nord de la route 108 (PR3.1, p. 252 ; DB37, p. 2 et 3). Une partie de ce tronçon témoigne d'ailleurs d'une grande concentration d'accidents, avec un taux supérieur au taux critique (DA30, p. 2 et 3 et annexes A et B ; DA30.1 ; DA1, p. 8).

Le projet aurait cependant d'autres conséquences sur le Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc. En outre, des citoyens se sont interrogés sur la façon dont pourrait éventuellement s'effectuer le déplacement des piétons et cyclistes ainsi que sur le bien-fondé du carrefour giratoire dans le secteur du chemin Glenday.

La ferme expérimentale d'Agriculture et Agroalimentaire Canada

L'expertise agroenvironnementale réalisée pour le compte du ministère des Transports a révélé que le Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc subirait principalement les effets suivants (DB37, p. 3-4 à 3-9) :

- une difficulté d'accès à toutes les parcelles situées au sud de la voie projetée et une augmentation des distances de transport pour une portion importante de la ferme ;
- des nuisances et un risque accru liés à la traversée fréquente du carrefour giratoire avec de la machinerie agricole ;
- le retrait de 19,1 ha de sols cultivés ;
- le déplacement du bâtiment servant à l'approvisionnement en eau potable.

Sans compromettre la viabilité du Centre de recherche, le projet aurait donc plusieurs répercussions dont quelques-unes seraient difficiles à corriger par des mesures classiques. Diverses solutions ont été élaborées afin d'atténuer ou de compenser certaines d'entre elles et, au cours du mandat de l'audience publique, des discussions se sont poursuivies à cet effet entre l'organisme fédéral et le ministère des Transports (DB37, p. 3 et 4 ; M. Louis Ferland, DT2, p. 39 ; DQ1.1, p. 4 ; DQ3.1).

- *La commission constate que le projet de contournement pourrait avoir des répercussions importantes à l'égard du Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc. Elle note cependant que des discussions sont amorcées à ce sujet entre le ministère des Transports et Agriculture et Agroalimentaire Canada.*

Le déplacement des piétons et cyclistes

Une résidante du quartier View Point a souligné la fréquentation assidue du chemin de terre reliant le chemin Glenday à l'Université Bishop :

> Nos enfants et ados se rendent à Lennoxville à bicyclette, empruntant un chemin de terre reliant le chemin Glenday à l'Université Bishop et, de là, ils peuvent rejoindre la piste cyclable. Plusieurs autres personnes, coureurs, « joggers », marcheurs empruntent le même parcours.
> (M[me] Hélène Hayes Cunningham, DM70.1, p. 4)

Cette citoyenne déplore le fait que le projet viendrait ériger une barrière physique au déplacement des piétons et cyclistes et, comme d'autres participants, il lui apparaît essentiel de maintenir un lien entre le nord et le sud de l'infrastructure projetée, notamment à proximité du carrefour giratoire (M[me] Hélène Hayes Cunningham, DM70.1, p. 4 et 7 et DT4, p. 48 ; M. Peter Cunningham, DM69 et DM69.1, p. 2 et DT4, p. 38 et 40 ; Université Bishop, DM83, p. 15).

Le ministère des Transports reconnaît le vélo comme un moyen de transport à part entière dans sa *Politique sur le vélo*[1] et favorise entre autres l'utilisation du transport actif, en l'occurrence les déplacements à pied et à vélo, pour préserver la qualité de l'environnement. Aussi, il entend maintenir un lien nord-sud pour les piétons et les cyclistes à la hauteur du carrefour giratoire et y aménager, à la pointe est de l'anneau, un passage cyclopiétonnier (M. Jean Gagné, DT1, p. 24 ; M. Louis Ferland, DT3, p. 72 et 73).

La solution proposée a toutefois semé le doute quant à son efficacité. En effet, selon un participant, les piétons éprouveraient certaines difficultés à la traverse située sur la route 108 à proximité du pont, soit en milieu plutôt urbain. Celui-ci craint donc qu'il serait davantage difficile de faire respecter un passage pour piétons par les usagers d'une autoroute à quatre voies qui passe sur un terrain parfaitement ouvert (M. Peter Cunningham, DT4, p. 39).

La commission n'est pas convaincue que la traversée d'une route régionale à quatre voies contiguës, bien qu'elle se ferait à l'extrémité du carrefour giratoire et dans une zone où la vitesse des véhicules serait réduite, pourrait se réaliser en toute sécurité. Il

1. Ministère des Transports et Société de l'assurance automobile du Québec. *Politique sur le vélo*, mai 1995, 22 p.

n'existerait d'ailleurs aucun cas semblable au Québec (DQ1.1, p. 7). En outre, de l'aveu même du promoteur, « ce genre de carrefour peut être moins intéressant dans le cas où les piétons et les cyclistes sont nombreux car les conducteurs ralentissent, mais ils ne sont pas tenus d'arrêter par une signalisation d'arrêt ou un feu de circulation et respectent peu la priorité des piétons » (PR5.1, p. 28).

- ***Avis 8*** — *La commission estime que le passage cyclopiétonnier prévu à la hauteur du chemin Glenday, à l'extrémité est du carrefour giratoire, poserait un risque non négligeable pour la sécurité de ses usagers.*

En réponse à des questions de la commission, le promoteur a précisé qu'il examinait maintenant la faisabilité d'un passage sous les quatre voies de la future route 108. Ce passage servirait à la machinerie agricole du Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc et il pourrait également être utilisé par les piétons et les cyclistes (DQ1.1, p. 6 et 7).

Pour la commission, cette solution de rechange visant à assurer un lien entre les parties nord et sud de Lennoxville aurait l'avantage de sécuriser les déplacements de part et d'autre de l'infrastructure projetée. Elle présente cependant des lacunes en ce qui concerne les conditions d'accès au point de traversée de même qu'en ce qui a trait à la facilité avec laquelle les piétons et les cyclistes pourraient rejoindre le chemin de terre (chemin privé) qu'ils utilisent actuellement à partir du chemin Glenday.

- ***Avis 9*** — *La commission est d'avis qu'un passage sous les quatre voies de la future route 108 constituerait, autant pour les piétons que les cyclistes, un lien sûr entre les secteurs nord et sud de la voie de contournement à la hauteur du chemin Glenday. Elle estime toutefois que ce seul lien ne permettrait pas un accès facile au chemin de terre menant à l'Université Bishop.*

- ***Avis 10*** — *La commission est d'avis, au regard des besoins de la collectivité et de la qualité de vie des résidants du quartier View Point notamment, que le ministère des Transports devrait assurer la continuité du lien cyclopiétonnier actuel en élaborant, en consultation avec les intervenants concernés, un tracé qui permettrait d'accéder facilement et en toute sécurité au chemin de terre menant à l'Université Bishop.*

Le carrefour giratoire

Le carrefour giratoire prévu à la hauteur du chemin Glenday a suscité des réactions ambivalentes de la part des participants qui sont intervenus sur le sujet au cours de l'audience publique. La plupart d'entre eux, dont certains affirmant mal connaître son fonctionnement, ont soulevé plusieurs questions et se sont montrés préoccupés, notamment quant à la sécurité qu'il pouvait offrir à ses usagers (M. André Bouchard, DT3, p. 40, 41, 43 à 45 ; M^{me} Hélène Hayes Cunningham, DM70.1, p. 5 ; M. Peter

Cunningham, DM69 et DM69.1, p. 2 ; Université Bishop, DM83, p. 16 et 17 et DT4, p. 8, 14 et 15). Pour un autre participant :

> Les carrefours giratoires sont mal connus en Amérique [...] Les « rounbout » [...] sont plus sécuritaires que les intersections conventionnelles nord-américaines [...] la fameuse intersection en croix. Pourquoi ? Parce que les gens sont tous obligés de ralentir et on ne se fie plus au feu vert, la jaune qu'on écrase et qu'on passe rapidement.
> (M. Jean-François Bruneau, DT6, p. 47)

Quant aux délégués du comité environnement de l'Université Bishop, ils sont demeurés perplexes face au choix du promoteur et s'interrogent sur la pertinence du carrefour giratoire projeté. À leurs yeux, cette question mérite d'être approfondie puisqu'ils craignent que la présence de cet ouvrage ait des conséquences sur « la sécurité des piétons et cyclistes, la fluidité de la circulation à cet endroit précis, l'aisance de manœuvre des poids lourds [...] et le bruit généré par les ralentissements et arrêts à cet endroit » (Université Bishop, DM83, p. 16).

Le ministère des Transports a d'abord justifié son choix en soulignant son intention de créer une réelle démarcation entre l'autoroute et la route régionale et de bien signifier aux usagers la transition d'un milieu à l'autre, en les obligeant à réduire leur vitesse. De plus, les débits de circulation dans ce secteur ne justifieraient pas un échangeur qui, par ailleurs, aurait occupé une superficie beaucoup plus grande et coûté énormément plus (PR5.1, p. 28 ; M. Louis Ferland, DT3, p. 41, 44 et 45 ; DQ1.1, p. 7).

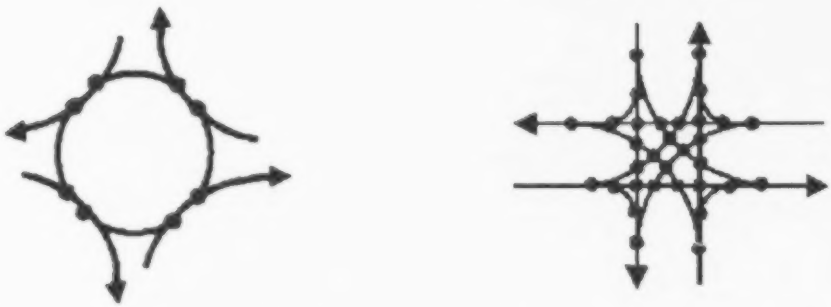
Une représentante du promoteur a pour sa part mentionné que toutes les études prouvent qu'un carrefour giratoire provoque moins d'accidents qu'un carrefour standard, entre autres parce que les points de conflit[1] sont beaucoup moins nombreux que dans une intersection en croix comme l'illustre la figure 4.

En fait, selon le pays et le milieu, la baisse du nombre d'accidents varierait entre 36 % et 61 % en considérant tous les types de collisions. On pourrait ainsi s'attendre à éviter de deux à quatre accidents par an au carrefour giratoire du chemin Glenday comparativement à une intersection classique (M^me^ Marie-France Bergeron, DT3, p. 42, 43 et 46 ; DQ1.1, p. 6).

Par ailleurs, le carrefour giratoire réduirait également la gravité des accidents puisque les conflits se produisent toujours avec des véhicules allant dans le même sens : « on ne peut pas avoir de collision à angle droit ou face à face et ces deux derniers types d'accidents [...] sont les accidents qui font des dommages corporels les plus graves » (*id.*, p. 42).

1. Point de conflit : un emplacement où les passages de deux véhicules se croisent ou s'entrecoupent.

Figure 4 Comparaison entre un carrefour giratoire et une intersection en croix



Carrefour giratoire : 8 points de conflit **Intersection : 32 points de conflit**

Source : adaptée de PR5.1, p. 28.

Sur le plan de l'environnement, le carrefour giratoire contribuerait à diminuer le bruit, les camions lourds ayant moins souvent à effectuer un arrêt complet ou à recourir au frein moteur[1]. De plus, la consommation d'essence serait légèrement réduite, et conséquemment la pollution atmosphérique. L'aspect visuel serait également bonifié puisqu'il fait habituellement l'objet d'aménagements paysagers (PR5.1, p. 28).

Finalement, selon le promoteur, le concept est reconnu dans plusieurs pays européens de même qu'en Australie, et de plus en plus en Amérique du Nord. Au Québec, il y en aurait déjà quelques-uns, à Montréal, Saint-Laurent, Val-d'Or, Rouyn-Noranda, Lévis et dans d'autres municipalités des régions des Laurentides et de l'Outaouais. Et le concept pourrait gagner en popularité car la Table québécoise de la sécurité routière, mandatée pour conseiller le ministre des Transports, trouve intéressant le recours accru à des carrefours giratoires comme moyen sûr et efficace d'améliorer la fluidité de la circulation sur le réseau routier[2] (M. Louis Ferland, DT3, p. 41 ; M^me^ Marie-France Bergeron, DT3, p. 46 ; DQ1.1, p. 7).

À la suite des renseignements fournis par le promoteur, et selon les faits rapportés en cours d'audience publique, la commission considère que la mise en place d'un carrefour giratoire au chemin Glenday est approprié pour assurer, de façon sécuritaire, la fluidité de la circulation à cet endroit. En contrepartie, elle constate le sentiment d'insécurité que provoquerait cet aménagement parmi certains de ses usagers. Il importe donc que ces derniers puissent se familiariser davantage avec le

1. Les carrefours giratoires comportent une bande franchissable spécialement conçue pour faciliter la circulation des véhicules lourds. Les camionneurs peuvent donc circuler sur cette bande qui se trouve à la limite de l'îlot central [en ligne (30 octobre 2006) : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/carrefours.asp].
2. [En ligne (30 octobre 2006) : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/carrefours.asp].

fonctionnement d'un tel ouvrage. Aussi, une campagne d'information serait utile advenant l'implantation d'un carrefour giratoire.

- ***Avis 11*** — *Compte tenu du contexte d'implantation et des objectifs poursuivis par le ministère des Transports, la commission estime que le carrefour giratoire prévu à l'intersection de la voie de contournement et du chemin Glenday constituerait une solution efficace pour répondre aux besoins en matière de circulation routière dans le secteur.*

Conclusion

À la lumière de l'information recueillie et au terme de son analyse, la commission souscrit au projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 parce qu'il comporterait des avantages sur le plan de la sécurité routière en apportant une solution aux débits de circulation élevés sur l'autoroute 410 et le boulevard de l'Université de même qu'à la densité du trafic lourd dans le noyau urbanisé de Lennoxville. De plus, ce projet concorde avec la planification du réseau routier du ministère des Transports et reflète la volonté exprimée à maintes reprises par le milieu municipal.

Pour la commission, il importe cependant de favoriser l'occupation et le développement équilibrés et concertés de l'ensemble du territoire. Dans une perspective d'équité et de solidarité sociales, chacun doit être sollicité à la mesure de sa responsabilité dans le partage des avantages et des inconvénients du bien commun que constitue une desserte autoroutière. En conséquence, trois objectifs ont guidé son analyse, soit le maintien de la qualité de vie des citoyens, la viabilité économique des entreprises et l'accès au campus de l'Université de Sherbrooke.

Dans le secteur ouest de la zone d'étude, les travaux de la commission ont porté sur trois tracés potentiels, soit les tracés A-nord, 99-A et B-sud. Dans l'esprit des objectifs énumérés précédemment, la commission estime que le tracé A-nord ne serait acceptable que si l'empiètement sur la Ferme Sainte-Catherine enr. était réduit de façon à assurer la viabilité de l'entreprise. À cette fin, il pourrait être nécessaire de déplacer une partie du tracé vers le nord et de substituer l'échangeur prévu à la route 216 par un échangeur au chemin Dunant donnant accès, du côté est, à l'Université de Sherbrooke. En plus de permettre un nouvel accès à cette institution, le tracé A-nord modifié répondrait davantage aux besoins du milieu en assurant notamment la quiétude des riverains de certaines artères locales ainsi qu'une meilleure desserte des carrières environnantes.

En dépit du fait que le tracé A-nord modifié constitue le premier choix de la commission, il n'en demeure pas moins que le tracé 99-A bénéficie de certains avantages qui pourraient être explorés. Dans ce contexte, le tracé 99-A mériterait d'être étudié en profondeur par le ministère des Transports, en concertation avec la Communauté des missionnaires de Mariannhill, l'Université de Sherbrooke et la Ville de Sherbrooke, si le tracé A-nord ne pouvait être modifié.

Quant à la variante B-sud, elle ne devrait pas être retenue en raison de ses impacts sur le milieu humain et de sa plus faible contribution à l'amélioration des conditions de la circulation routière du secteur ouest.

Dans le secteur est, à la hauteur du chemin Glenday, le ministère des Transports devrait assurer la continuité du lien cyclopiétonnier actuel en élaborant, en consultation avec les intervenants concernés, un tracé qui permettrait d'accéder facilement et en toute sécurité au chemin menant à l'Université Bishop.

Fait à Québec,

Lucie Bigué
Présidente de la commission

Jacques Pelletier
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Yvon Deshaies, analyste
Monique Lajoie, analyste

Avec la collaboration de :
Danielle Hawey, conseillère en communication
Louise Marois, agente de secrétariat
Marie-Josée Méthot, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M^me^ Hélène Hayes Cunningham et M. Peter G. Cunningham et groupe de citoyens

Club de motoneige de l'Estrie inc.
MM. Daniel Beaudette, Mario Bouchard, Mario Côté et André Proulx

Les AmiEs de la terre de l'Estrie
M. André Nault

Municipalité du canton de Hatley
M^me^ Liane Breton

M^me^ France Desruisseaux

Fédération de l'UPA-Estrie
M. Noël Landry

Les équipements Veilleux inc.
M. Bernard Duquette

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 5 septembre 2006.

La commission et son équipe

La commission

Lucie Bigué, présidente
Jacques Pelletier, commissaire

Son équipe

Yvon Deshaies, analyste
Danielle Hawey, conseillère en communication
Monique Lajoie, analyste
Louise Marois, agente de secrétariat
Marie-Josée Méthot, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

22 et 23 août 2006	Rencontres préparatoires tenues à Sherbrooke

1re partie	2e partie
5 et 6 septembre 2006 Hôtel Delta, Sherbrooke	2, 3 et 4 octobre 2006 Club de golf Sherbrooke, Sherbrooke

Le promoteur

Ministère des Transports	M. Louis Ferland, porte-parole Mme Marie-France Bergeron M. Jean Dion M. Jean Gagné M. Lauréat Thériault
Ses consultants	
Groupe-conseil UDA inc.	Mme Josée Bédard
Soft dB inc.	M. Michel Pearson
Groupe Teknika inc.	M. Patrice Bigras

Les personnes-ressources

M. Leonard J. Edwards	Agriculture et Agroalimentaire Canada
M. Jean-François Cyr	Centre d'expertise hydrique du Québec
M. Patrick Chalifour	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Mme Louise Galarneau, porte-parole Dr Fabien Gagnon Dr Reno Proulx	Ministère de la Santé et des Services sociaux

M[me] Nicole Fugère	Ministère de la Sécurité publique
M. Réjean St-Martin, porte-parole M[me] Catherine Otis	Ministère des Affaires municipales et des Régions
M. Sylvain Roy, porte-parole M. Michel Letendre	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
M. Michel Simard, porte-parole M. Louis Messely	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
M[me] Lise Dubord	Ville de Sherbrooke

Les participants

	Mémoires
M. Fraser Adams	
M. André Bariteau	DM12
M. Allan Bayley	DM29
M. Jean-Michel Beaucher	
M[me] Hélène Beaulieu	DM96
M. Georges Bélanger	DM78
M[me] Nathalie Bélanger	DM49
M. Serge Bélisle	DM9
M. Maurice Bellemare	DM64
M. Alain Bergeron	DM30
M[me] Lorraine Bizier	DM79
M[me] Diane Blais	DM59
M[me] Mélinka Blais-Retamal	DM60
M[me] Maryse Boivin	DM100
M. André Bouchard	

M[me] Julie Bouchard	DM51
M[me] Francine Boucher	DM92
M. Pierre Bourque	DM27
M. Jean-François Bruneau	DM77 DM77.1
M[me] Claire Canuel	DM87
M. Gilles Carrier	DM91
M[me] Annette Chalifoux	DM66
M[me] Madeleine Charruau Bariteau	DM13
M. Pierre Chartier	DM97
M. Alain Cool	DM75
M[me] Louise Côté	DM72
M. Michel Côté	DM43
M. Richard Côté	DM35
M[me] Thérèse Côté	DM88
M[me] Francine Coulon	DM33
M. Peter Cunningham	DM69 DM69.1
M. Gilles Daoust	
M[me] Solange Dumas et M. Denis Dumas	DM42
M. Bernard Duquette	
M[me] Denise Duquette et M. André Fontaine	DM99
M. André Gagnon et M[me] Josée Maince	DM89
M[me] Hélène Gagnon	DM4
M[me] Sophie Gauthier	DM98

M^me^ Francine Germain	DM21
M^me^ Lisa Godin et M. Éric Boucher	DM1
M^me^ Chantal Gosselin	DM36
M. Gilles Joseph Grenier	Verbal
M^me^ Ève Guilbault et M. Sébastien Carrier	DM18
M^me^ Hélène Hayes Cunningham	DM70 DM70.1
M^me^ Marie-France Hébert	DM73
M. Brian Herring	
M^me^ Marie-Christine Jiona	DM37
M. Patrick Joubert	DM48
M. Sylvain Lacroix	DM93
M. Benoît Laliberté	
M^me^ Monique Langlois	DM31
M. Luc Lebel	DM7
M. Clarence Leclerc	DM80
M^me^ Nicolle Legault	DM23
M. Normand Legault	DM53 DM53.1
M^me^ Susie Lépine et M. Luc Savard	DM44
M. Andrew Letemplier	
M^me^ Marie Letemplier	Verbal
M^me^ Mariette Létourneau	DM34
M. Alain Lévesque	DM61
M^me^ Marie-Josée Loiselle	DM17

M. José Lopez	DM32
M. Christian Ménard	DM15
M. Mario Mercier	DM19
M^{me} Claire Müller-Poitevien et M. Goze Bertin Bénié	DM81
M. Thierry Nootens	
M. Nick Paquet et M^{me} Diane Bernier	DM76
M^{me} Julie Paquette	DM5
M. Mario Paradis	DM86
M^{me} Chantal Perron	DM8
M. Robert Picard	
M^{me} Michelle Pilote et M. Fabien Pageau	DM22
M^{me} Renée Poulin	DM39
M. Martin Pouliot	DM38
M. Robert Y. Pouliot	DM95
M^{me} Melissa Prévéreau	DM3
M^{me} Karine Quirion	DM46
M. Sébastien Ratté	DM74
M^{me} Manon Raymond	DM47
M. Jean-Pierre Regnault	DM50
M^{me} Christine Renaud	DM54 DM54.1
M. Miguel Retamal	DM68
M^{me} Marcelle Richer	
M^{me} Isabelle Riopel	DM25
M^{me} Cathie Rossignol	DM6

M. André Rousseau, M^me^ Odette Picard et M. Kami Rousseau		DM82
M. Mario Rousseau		DM28
M. Vincent Roy		DM2
M^me^ Manon Sage		DM20
M^me^ Sylvie Simard Després et M. Robert Després		DM14
M. Michel St-Pierre		DM10
M^me^ Lise Tremblay		DM45
M. Martin Tremblay		Verbal
M^me^ Sylvie Tremblay		DM55
M. Michel Turcotte, M^me^ Céline Lambert et M^me^ Sophie Turcotte		DM85
M^me^ Guylaine Vachon		DM52
M^me^ Manon Vallée		DM41
M. Michael Vallée		DM40
M^me^ Lucie Vincent		DM62
M^me^ Christine Vinette		DM84
M^me^ Candace Warner Herring		DM67
M. Edson Warner		
Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec) inc.		DM11
Club agroenvironnemental de l'Estrie	M^me^ Dominique Choquette	DM90
Comité de citoyens – Prolongement de la 410	M. Gilles Daoust	DM63 DM63.1
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie	M. Jean-Guy Dépôt	DM94
Construction DJL inc.	M. Gilles Therrien	DM57
Fédération de l'UPA-Estrie	M. Noël Landry M. François Thomas	DM58

Ferme Sainte-Catherine enr.	M^{me} Claire Forget M^{me} Anne Forget M. Éric Forget	DM65 DM65.1
Les AmiEs de la terre de l'Estrie	M. André Nault M. Laurier St-Amand	DM26 DM26.1
MRC de Memphrémagog		DM101
Municipalité du canton de Hatley	M. Éric Gravel	DM16
Paysages estriens	M. Jean-Louis Blanchette	DM56
Tourisme Sherbrooke		DM24
Université Bishop	M^{me} Hélène Laperrière M. Robert Poupart	DM83 DM83.1
Université de Sherbrooke		DM71
Ville de Sherbrooke		DM102 DM102.1

Au total, 102 mémoires et 3 présentations verbales ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale Éva-Senécal
Sherbrooke

Bibliothèque Lennoxville Library
Sherbrooke

Bureau de l'arrondissement de Lennoxville
Ville de Sherbrooke
Sherbrooke

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

PR1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet et annexes*, 20 janvier 1995, non paginé.

PR2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juillet 1995, 10 pages.

PR3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*.

PR3.1 *Étude d'impact, rapport principal*, juin 2005, 396 pages et annexes.

PR3.2 *Résumé*, avril 2006, 79 pages.

PR3.3 *Modifications au projet et informations complémentaires*, addenda *n° 2*, 22 juin 2006, 33 pages et annexes.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 22 novembre 2005, 13 pages et annexe.

PR5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs* – Addenda *n° 1*, février 2006, 59 pages et annexes.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 22 août 2005 au 28 mars 2006, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 29 mars 2006, 4 pages.

PR8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, 5 pages.

PR8.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sonore – Rapport final*, mars 2005, 61 pages et annexes.

PR8.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Expertise agricole sur les impacts sur deux exploitations agricoles touchées*, novembre 2004, pagination diverse.

PR8.3 FERME SAINTE-CATHERINE ENR. *Lettre adressée au ministre des Transports, accompagnée d'une pétition de 2 800 signatures*, 23 novembre 2004, 3 pages et annexes.

PR8.3.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre adressée à Ferme Sainte-Catherine enr. concernant les impacts potentiels du projet*, 12 janvier 2005, 2 pages.

PR8.4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis agronomique sur la modification du tracé et les impacts subis par Ferme Sainte-Catherine enr.*, 8 février 2006, pagination diverse.

Par le promoteur

DA1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du projet à la séance du 5 septembre 2006 en soirée*, 71 transparents.

DA2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour du tableau 7-7 du rapport principal*, 25 pages, août 2006.

DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de l'Estrie*, 2003, 24 pages.

DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 13 pages.

DA5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, 2000, 24 pages.

DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Le bruit routier sous observation*, 2005, 20 pages.

DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, mars 2003, dépliant à 6 volets.

DA7.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition of immovable property for government purposes*, mars 2003, dépliant à 6 volets.

DA8 VILLE DE SHERBROOKE. *Résolution AMB 2004-324-00 – Prolongement de l'autoroute 410 – Appui au tracé nord*, 22 mars 2004, 1 page.

DA9 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Lettre adressée au ministère des Transports concernant la présence du Cerf de Virginie à proximité du tracé autoroutier*, 31 août 2006, 2 pages.

DA10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Milieu physique*, carte.

DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Pédologie et potentiel agricole des sols*, carte.

DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation des variantes de tracé étudiées*, carte.

DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Milieu biologique*, carte.

DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Affectation du territoire*, carte.

DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Utilisation du sol*, carte.

DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Sites archéologiques et éléments patrimoniaux d'intérêt*, carte.

DA17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Paysage*, carte.

DA18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tracé du projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410*, carte.

DA19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude hydraulique concernant les contraintes au site des traversées de la rivière Massawippi*, 15 septembre 2006, 9 pages.

DA20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport d'expertise agricole pour la Ferme Sainte-Catherine enr.*, 7 septembre 2006, pagination diverse et annexe.

DA21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport d'expertise agricole pour Les Fermes Fairview inc.*, 7 septembre 2006, pagination diverse.

DA22 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Bulletin économique du transport*, juillet 2005, n° 34, 36 pages.

DA23 DIRECTION DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DE L'AQTR. « L'intermodalité route-rail : une solution d'affaires et de développement durable possible », *Routes & transports*, automne 2005, p. 22 à 30.

DA24 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête origine-destination – camions à Lennoxville*, 5 août 2003, 29 pages et annexes.

DA25 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à une question posée en audience concernant le coût d'exploitation et de conservation des infrastructures*, 15 septembre 2006, 1 page.

DA26 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Photos présentées lors de la première partie de l'audience.*

DA27 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre confirmant l'échéancier contenu dans l'étude d'impact*, 22 septembre 2006, 1 page.

DA28 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Information concernant les mesures d'atténuation potentielles liées aux impacts du projet sur la Ferme Sainte-Catherine enr.*, 22 septembre 2006, 2 pages.

DA29 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information concernant la demande faite en audience sur le rapport d'expertise traitant des impacts sur la Ferme Sainte-Catherine enr. et des mesures d'atténuation potentielles ainsi que sur la demande d'information supplémentaire au sujet du modèle de prévision du climat sonore utilisé dans le cadre de l'étude sonore réalisée par la firme Soft dB inc.*, 22 septembre 2006, 2 pages.

DA30 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour des données d'accidents pour la période 2001 à 2005*, 2 octobre 2006, 5 pages et annexes.

DA30.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Taux d'accidents, période 2001 à 2005*, 2 cartes.

DA31 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Simulations du prolongement de l'autoroute 410 dans l'agglomération de Sherbrooke-Horizon 2003 PPAM – Émissions de polluants*, 29 septembre 2006, 9 pages.

DA32 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Les efforts du ministère en matière de transport collectif et de transport des marchandises*, octobre 2006, 2 pages et 1 carte.

DA33 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Analyse comparative des variantes de tracé du secteur ouest, entre le boulevard de l'Université et la rue Bel-Horizon*, octobre 2006, 12 pages et annexe.

DA33.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation des variantes de tracé étudiées de la figure 2-3 de l'*addenda *n° 1*, carte.

DA34 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Commentaires du promoteur sur le mémoire de M. Jean-François Bruneau (DM77)*, 25 octobre 2006, 20 pages.

DA34.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Commentaires du promoteur sur la présentation du mémoire DM77.1*, 25 octobre 2006, 14 pages.

DA35 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 410 – Ferme Sainte-Catherine enr. – Remplacement des superficies en culture, faisabilité et impacts*, 29 novembre 2006, pagination diverse.

Par les personnes-ressources

DB1 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement*, 1994, pagination diverse.

DB2 AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE L'ESTRIE. *Risques pour la santé associés aux poussières*, 29 août 2006, 2 pages.

DB3 RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE L'ESTRIE. *Impacts psychosociaux inhérents à l'exploitation d'un lieu d'enfouissement sanitaire*, octobre 1994, 36 pages.

DB4 DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE L'OUTAOUAIS. *Le bruit et la santé publique*, 25 transparents.

DB5 INSTITUT DE RECHERCHE ROBERT-SAUVÉ EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ DU TRAVAIL. *Évaluation de la production de monoxyde de carbone associée aux travaux aux explosifs*, septembre 2002, 39 pages.

DB6 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, DE LA FAUNE ET DES PARCS – FAUNE QUÉBEC. *Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques*, décembre 2004, 28 pages.

DB7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Critères et mode d'évaluation des niveaux sonores acceptables pendant et après la construction*, 29 août 2006, 2 pages.

DB8 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Le bruit communautaire au Québec – Politiques sectorielles*, mise à jour de mai 2005, 2 pages.

DB9 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Coût de location et opinion sur la valeur des terres agricoles de l'Estrie en 2004*, décembre 2004, 16 pages.

DB10 LA FINANCIÈRE AGRICOLE. *Valeur des terres agricoles dans les régions du Québec*, édition 2006, 8 pages.

DB11 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Statistiques agricoles pour le secteur visé par le prolongement de l'autoroute 410 (unités d'évaluation)*, 1er septembre 2006, 1 page.

DB12 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Statistiques agricoles pour le secteur visé par le prolongement de l'autoroute 410 (site principal)*, 1er septembre 2006, 1 page.

DB13 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Statistiques sur le potentiel des sols (ARDA) pour le secteur visé par le prolongement de l'autoroute 410*, 1er septembre 2006, 1 page.

DB14 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Exploitations agricoles d'un corridor de 5 km de part et d'autre du projet*, carte.

DB15 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Topographie et milieux boisés d'un corridor de 5 km de part et d'autre du projet*, carte.

DB16 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Potentiel des sols (ARDA) d'un corridor de 5 km de part et d'autre du projet*, carte.

DB17 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Pédologie des sols d'un corridor de 5 km de part et d'autre du projet*, carte.

DB18 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Potentiel acéricole d'un corridor de 5 km de part et d'autre du projet*, carte.

DB19 MRC DE SHERBROOKE. *Schéma d'aménagement régional, règlement n° 87-24*, vol. 1 et 2, 7 juin 1988.

DB19.1 VILLE DE SHERBROOKE. *Règlement n° 255 modifiant le schéma d'aménagement n° 87-24 de la MRC de la Région-Sherbrookoise*, 18 avril 2006, non paginé.

DB19.2 VILLE DE SHERBROOKE. *Règlement n° 291 modifiant le schéma d'aménagement n° 87-24 de la MRC de la Région-Sherbrookoise*, 20 février 2006, non paginé.

DB19.3 VILLE DE SHERBROOKE. *Règlement n° 321 modifiant le schéma d'aménagement n° 87-24 de la MRC de la Région-Sherbrookoise*, 15 mai 2006, non paginé.

DB19.4 MRC DE SHERBROOKE. *Schéma d'aménagement régional*, extraits, vol. 1, pagination diverse.

DB19.5 MRC DE SHERBROOKE. *Schéma d'aménagement régional*, extraits, vol. 2, pagination diverse.

DB20 VILLE DE LENNOXVILLE. *Règlement n° 713-2000 relatif aux Plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)*, 23 mai 2000, 8 pages et annexe.

DB20.1 VILLE DE SHERBROOKE. *Règlement n° 238 modifiant le règlement n° 713-2000 relatif aux Plans d'implantation et d'intégration architecturale*, non paginé.

DB21 VILLE DE SHERBROOKE. *Vision de développement 2005-2015 – Orientations d'aménagement – Plan d'action*, 14 mars 2005, 35 pages.

DB22 VILLE DE SHERBROOKE. *Plan directeur de transport*, rapport final, août 1994, 14 pages et annexes.

DB23 VILLE DE SHERBROOKE. *Projet de règlement sur le plan d'urbanisme n° 326*, 15 mai 2006, 76 pages.

DB24 VILLE DE SHERBROOKE. *Étude sectorielle sur la gestion de l'urbanisation*, rapport final, mars 2004, 47 pages.

DB25 VILLE DE SHERBROOKE. *Projet de règlement de zonage n° 327*, mai 2006.

DB26 VILLE DE SHERBROOKE. *Projet de règlement de lotissement n° 311*, mai 2006, 27 pages.

DB27 VILLE DE SHERBROOKE. *Étude sectorielle sur la gestion de la foresterie*, rapport final, janvier 2004 (révision mars 2004), 30 pages et annexes.

DB28 VILLE DE SHERBROOKE. *Étude sectorielle sur l'aménagement des artères commerciales et sur l'affichage*, mars 2004, 57 pages.

DB29 VILLE DE SHERBROOKE. *Portrait démographique et économique 2001*, mai 2004, 69 pages.

DB30 VILLE DE SHERBROOKE. *Règlement de contrôle intérimaire n° 128 relatif à la cohabitation des usages agricoles et non agricoles durant la révision du schéma d'aménagement*, mars 2004, 18 pages et annexes.

DB31 VILLE DE SHERBROOKE. *Règlement de contrôle intérimaire n° 218 relatif à la cohabitation des usages agricoles et non agricoles, aux élevages porcins en zone agricole permanente et à la protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, 1er mai 2006, 37 pages et annexes.

DB32 VILLE DE SHERBROOKE. *Règlement de contrôle intérimaire n° 193 relatif au développement sur le territoire de la MRC de la Région-Sherbrookoise*, 2 août 2004, 7 pages et 1 carte.

DB33 VILLE DE SHERBROOKE. *Règlement n° 98 relatif à la protection du tracé du prolongement de l'autoroute 410*, 7 juillet 2003, mises à jour du 18 août 2003 au 5 décembre 2005, 4 pages et annexes.

DB34 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir – Plan d'action 2006-2012*, juin 2006, 38 pages et annexe.

DB35 CONSEIL DES APPELLATIONS AGROALIMENTAIRES DU QUÉBEC. *Liste des certificateurs accrédités pour les produits du Québec*.
[En ligne (6 septembre 2006) : www.caaq.org/appellation-biologique/certificateurs-accredites.asp]

DB36 CENTRE DE RÉFÉRENCE EN AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE DU QUÉBEC. *Références économiques pour un verger*, décembre 2003, 8 pages.

DB37 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Impacts du projet sur la ferme du Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc de Lennoxville – Expertise agricole*, 21 août 2006.

DB38 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Superficies incluses et exclues de la zone agricole permanente dans le territoire de la ville de Sherbrooke depuis 1992*, 7 septembre 2006, 1 page.

DB39 QUÉBEC. « Habitats fauniques », extrait de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, L.R.Q., c. C-61.1.

DB40 QUÉBEC. *Règlement sur les habitats fauniques* [Q2, c. C-61.1, r. 0.1.5].

DB41 QUÉBEC. *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*, L.R.Q., E-12.01.

DB42 QUÉBEC. *Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables et leurs habitats* [Q2, c. E-12.01, r. 0.2.3].

DB43 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Lettre adressée au ministère des Transports concernant les possibilités de consolidation de la Ferme Sainte-Catherine*, 2 novembre 2006, 1 page et annexe.

DB43.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Correction apportée au document DB43*, 21 novembre 2006, 1 page.

DB44 VILLE DE SHERBROOKE. *Réponses à des questions posées lors de la première partie de l'audience au sujet des conséquences de l'augmentation du volume de circulation sur la rue Belvédère Sud et de la problématique du déboisement et de l'abattage d'arbres sur le milieu agricole*, 27 septembre 2006, 2 pages.

Par les participants

DC1 Martin TREMBLAY. *Document en appui à la présentation verbale à la séance du 3 octobre 2006 en après-midi*, 3 pages.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports*, 28 septembre 2006, 3 pages.

DQ1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ1*, 9 pages et annexe.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Sherbrooke*, 28 septembre 2006, 1 page.

DQ2.1 VILLE DE SHERBROOKE. *Réponses aux questions du document DQ2*, 27 septembre 2006, 2 pages.

DQ2.2 VILLE DE SHERBROOKE. *Réponses complémentaires aux questions du document DQ2*, 17 octobre 2006, 1 page.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Agriculture et Agroalimentaire Canada*, 28 septembre 2006, 1 page.

DQ3.1 AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE CANADA. *Réponse à la question du document DQ3*, 1er novembre 2006, 1 page.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410*.

DT1 Séance tenue le 5 septembre 2006 en soirée à Sherbrooke, 135 pages.

DT2 Séance tenue le 6 septembre 2006 en après-midi à Sherbrooke, 87 pages.

DT3 Séance tenue le 6 septembre 2006 en soirée à Sherbrooke, 89 pages.

DT4 Séance tenue le 2 octobre 2006 en soirée à Sherbrooke, 93 pages.

DT5 Séance tenue le 3 octobre 2006 en après-midi à Sherbrooke, 51 pages.

DT6 Séance tenue le 3 octobre 2006 en soirée à Sherbrooke, 71 pages.

DT7 Séance tenue le 4 octobre 2006 en soirée à Sherbrooke, 31 pages.